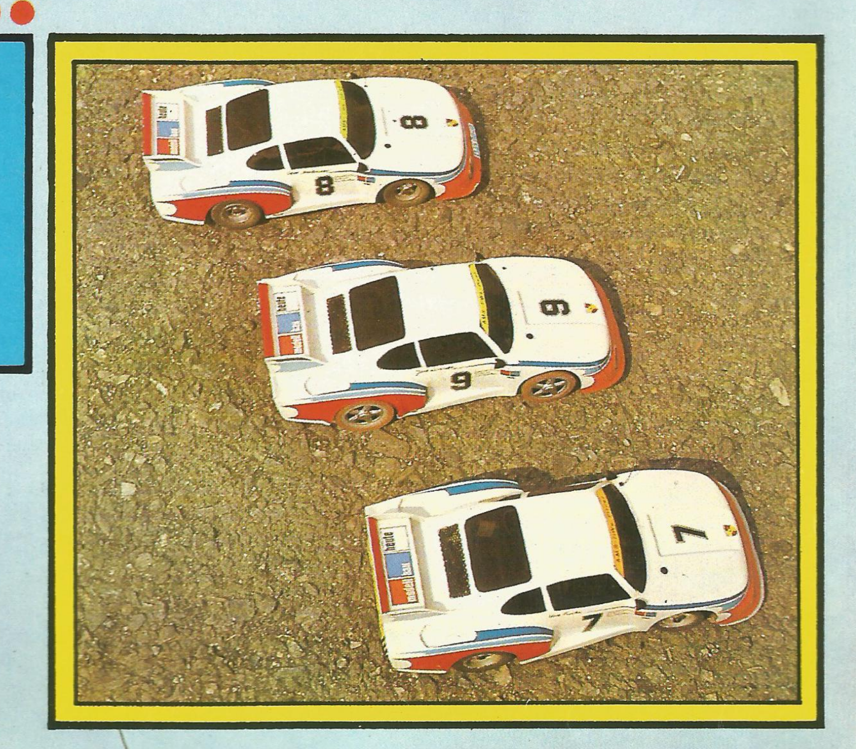


GST-Zeitschrift für den Flug-, Schiffs- und Automodellsport 13. Jahrgang 151. Ausgabe Preis 1,50 M

Bauplan SSS «Wilhelm Pieck»

modell bau heute



7'82



modell bau heute

7'82

GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport

Ein bewährter Kommunist



Zum Gedenken an Generalleutnant Günther Teller

geboren am 24. 11. 1925
gestorben am 28. 6. 1982

Genosse Generalleutnant Günther Teller, ein standhafter Kommunist, der sein Leben der Sache der Arbeiterklasse gewidmet hat, wurde am Montag, dem 28. Juni 1982, im Alter von 56 Jahren aus unserer Mitte gerissen.
Einen Tag nach Beendigung des VII. Kongresses der GST erlag er einem Herzversagen.
Ein Kämpferherz hat aufgehört zu schlagen.
Mehr als drei Jahrzehnte setzte er seine ganze Kraft für den Aufbau des Sozialismus in der DDR, für die Stärkung der Arbeiter-und-Bauern-Macht und ihren zuverlässigen militärischen Schutz ein. Günther Teller bewährte sich als treuer Freund der Sowjetunion, als proletarischer Internationalist des Herzens und der Tat. Der „Verdiente Angehörige der Nationalen Volksarmee", dessen Verdienste für den sicheren militärischen Schutz des Sozialismus und des Friedens mit dem Scharnhorst-Orden und weiteren hohen staatlichen und gesellschaftlichen Auszeichnungen gewürdigt wurden, wirkte unermüdlich für die kommunistische Erziehung der jungen Generation. Als konsequenter Marxist-Leninist hat er kämpferisch und mit unermüdlicher Tatkraft die ihm von der Partei der Arbeiterklasse übertragenen verantwortungsvollen Funktionen zuverlässig erfüllt.
Genosse Teller erwarb sich große Verdienste als Funktionär der Freien Deutschen Jugend. Jahrelang war er Mitglied des Zentralrates der FDJ und seines Büros.
In der Nationalen Volksarmee übte er über zwei Jahrzehnte leitende politische Funktionen aus, zuletzt als Stellvertreter des Chefs der Politischen Hauptverwaltung der NVA.
Seit 1968 stand Generalleutnant Günther Teller an der Spitze unserer Organisation. Er hat persönlich hohen Anteil an ihrer Profilierung zur sozialistischen Wehrorganisation der DDR.
Unter seiner Leitung entwickelte sich die GST zur Schule der Soldaten von morgen. Sein ganzes Wissen und Können setzte er dafür ein, sozialistische Persönlichkeiten heranzubilden, die die Verteidigung des Sozialismus als wichtigste Konsequenz des sozialistischen Patriotismus und proletarischen Internationalismus erkennen und danach handeln.
Der VII. Kongreß der GST, in dessen Verlauf er erneut einmütig zum Vorsitzenden des Zentralvorstandes gewählt wurde, leitete eine neue Etappe der Arbeit der sozialistischen Wehrorganisation ein.
Die Gesellschaft für Sport und Technik trauert um einen erfahrenen und bewährten Kommunisten.
Generalleutnant Günther Teller wird allen Mitgliedern und Funktionären der sozialistischen Wehrorganisation Vorbild bleiben, wenn es gilt, den Auftrag der Partei zu erfüllen, die Jugendlichen auf den Wehrdienst gut vorzubereiten.
Wir werden Generalleutnant Günther Teller, unseren Freund und Genossen, niemals vergessen.

Zentralvorstand
der Gesellschaft für Sport und Technik
— Sekretariat —

Grußadresse des ZK der SED an die Delegierten des VII. Kongresses der GST

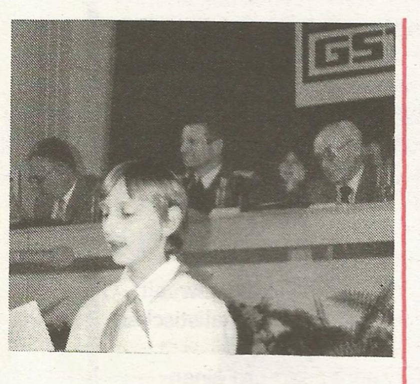
Liebe Kameradinnen und Kameraden der Gesellschaft für Sport und Technik!
Liebe Genossinnen und Genossen!
Das Zentralkomitee der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands übermittelt Euch zum VII. Kongreß der Gesellschaft für Sport und Technik sowie zum 30. Jahrestag der Gründung Eurer Organisation die herzlichsten Grüße und besten Wünsche für eine weitere erfolgreiche Arbeit.
Konsequent setzen wir den Kurs des X. Parteitages fort. Dynamisches Wirtschaftswachstum, hohe Leistungen in der Produktion und in der Wissenschaft, die weitere Entwicklung der Bereitschaft und Fähigkeit der Bürger der DDR zur Landesverteidigung sind unerläßliche Voraussetzungen, um unter den komplizierten Bedingungen der 80er Jahre die entwickelte sozialistische Gesellschaft erfolgreich weiter zu gestalten und zu schützen.
Die Gesellschaft für Sport und Technik ist gut vorangekommen und hat ihren gesellschaftlichen Auftrag in Ehren erfüllt. Bei der Vorbereitung des VII. Kongresses bekundeten die Mitglieder der GST ihre unerschütterliche Treue zur Partei der Arbeiterklasse, ihre Bereitschaft, den Frieden durch Taten zu sichern und zum zuverlässigen Schutz des Sozialismus beizutragen.
Die Leistungen der GST in der vormilitärischen Ausbildung, die Einsatzbereitschaft der Ausbilder, Trainer, Übungsleiter, Kampfrichter und Funktionäre verdienen hohe Wertschätzung und Anerkennung.
Der abenteuerliche Konfrontationskurs der aggressivsten Kräfte des Imperialismus, insbesondere der USA, und die Forcierung der Rüstung durch die NATO-Führungsgremien zwingen uns, die Anstrengungen zur Sicherung des Friedens und zum zuverlässigen Schutz des Sozialismus zu verstärken. Wir sind überzeugt, daß die Gesellschaft für Sport und Technik daran auch künftig tatkräftig mitwirken wird.
Das Hauptfeld der Bewährung für die Gesellschaft für Sport und Technik ist die qualifizierte Vorbereitung der Jugendlichen auf den Wehrdienst. Wehrpolitische Erziehung, vormilitärische Ausbildung sowie ein interessanter Wehrsport sollten zur Entwicklung sozialistischer Persönlichkeiten beitragen, die in der Sicherung des Friedens und in der Verteidigung des Sozialismus ihre patriotische und internationalistische Pflicht sehen und danach handeln.
Wir sind gewiß, daß die Delegierten des VII. Kongresses der Gesellschaft für Sport und Technik Beschlüsse fassen werden, die sich entsprechend den Beschlüssen des X. Parteitages der SED darauf richten, alle Bürger, insbesondere die Jugend, in ihrer Überzeugung von der Notwendigkeit der Verteidigung des sozialistischen Vaterlandes zu bestärken und ihre Fähigkeiten durch zweckmäßige, umsichtig organisierte Ausbildung zu vervollkommnen. Die Partei der Arbeiterklasse wird der GST auch weiterhin stets Hilfe und Unterstützung erweisen.
Das Zentralkomitee der SED wünscht dem VII. Kongreß der GST einen erfolgreichen Verlauf und der sozialistischen Wehrorganisation der DDR neue Erfolge in ihrer verantwortungsvollen Tätigkeit.

Mit sozialistischem Gruß

Berlin, 25. Juni 1982

E. Honecker

Wortmeldung eines Zwölfjährigen



Als im Oderbezirk die Teilnehmer der Bezirksdelegiertenkonferenz den VII. Kongreß der GST vorbereiten halfen, trat ein Junger Pionier an das Rednerpult. Seine Freunde und Kameraden hatten ihm den Auftrag gegeben, in ihrem Namen zu sprechen. Aufgeregt war er schon, der zwölfjährige Ulf Richard, Schüler der 6. Klasse an der 10. POS in Frankfurt (Oder).

„Ich bin Modellsportler", stellte er sich vor, „und habe mit meinen Freunden eines gemeinsam: Wir alle sind mit Begeisterung in GST-Sektionen der verschiedenen Wehrsportarten tätig." Und er stellte seine Freunde vor, so auch den Flugmodellsportler Ulrich Tobias aus Lieberose im Kreis Beeskow, den Automodellsportler Frank Bogdan aus Seefeld im Kreis Bernau und den zweifachen Bezirksmeister im Schiffsmodellsport, Norbert Podswiner, aus Fürstenwalde.

„Ich lese viele Bücher, außerdem abonniere ich seit längerem unsere Zeitschrift ‚modellbau heute' und lese sie mit Begeisterung. Mein Vater weckte mein Interesse für den Modellbau, und er fuhr mit mir oft zu Schauveranstaltungen der GST-Modellflieger. Später lenkte Sven Kapica, er geht in die 10. Klasse und ist mein Nachbar, das Interesse in die Flugmodellbaurichtung. Mit Sven baute ich manches Modell zusammen, von ihm erhielt ich auch einiges theoretisches und praktisches Wissen, das mir jetzt sehr von Nutzen ist. Wir tauschen heute noch Ratschläge, Material und Informationen aus.

Weil das Bauen allein nicht solchen Spaß macht, gehe ich mit Sven seit zwei Jahren in eine Sektion Flugmodellsport der GST. Zur Zeit baue ich an meinem dritten Standardmodell ‚Pionier'. Mein erstes Modell brachte Flugzeiten von 20 Sekunden. Das ist nicht viel, aber wer weiß, wieviel Mühe und Zeit es kostet, bis so ein Modell entstanden ist, bis man dann auch die richtige Starttechnik beherrscht, der kann diese Leistung schon anerkennen. Dafür möchte ich auch dem Kameraden Dieter Klimpel danken, meinem Ausbilder, unter dessen Leitung unsere Sektion arbeitet.

In beruflicher Hinsicht habe ich mit meinen zwölf Jahren noch keine genauen Vorstellungen. Aber durch meine Tätigkeit im Flugmodellsport der GST interessiere ich mich bereits heute für das Segelfliegen, und später dann, in der Nationalen Volksarmee, würde ich am liebsten Flug-

Im Namen all seiner Freunde und auch der Modellsportler Ulrich Tobias, Frank Bogdan (1. u. 2. v. l.) und Norbert Podswiner (6. v. l.) sprach Ulf Richard **Fotos: Specht**

Zum zweiten Mal Delegierter eines GST-Kongresses

Lothar Schade – Jahrgang 52

Ein liebenswert kesser und nicht gerade auf den Mund gefallener, intelligenter 12jähriger Schwarzschopf meldete sich 1964 in unserer Modellbauwerkstatt in der Frankfurter Otto-Grotewohl-Straße und bekundete seine Absicht, etwas tiefer in die Geheimnisse der Modellfliegerei einzudringen. Unterm Arm hatte er sich allerlei Halbfabrikate geklemmt, die der echte Modellflieger in die Kategorie der „Unvollendeten" einordnen würde. In seinem Windschatten folgten Klassenkameraden, Schul- und andere Freunde mit gleichem Interesse. Ein großer Teil von ihnen bildete wenige Jahre später den Stamm unserer Grundorganisation, die so alt ist wie unsere Organisation.

Unsere gemeinsamen Erfolge, Mißerfolge, Erlebnisse, Trainingslager und Wettkämpfe, unsere Ausbildungsstunden und auch unsere Feten haben Wirkung hinterlassen. Nach dem Ehrendienst in der Nationalen Volksarmee, nach Studium, Weiterbildung oder Familiengründung gehören sie wieder zum Stamm der Flugmodellsportler aus der GST-Grundorganisation des VEB Obstproduktion Frankfurt (Oder). Und wie in ihren Arbeitskollektiven, so haben sie auch bei uns Verantwortung übernommen.

Der einstige Modellfluglehrling Lothar Schade, der 1969 bei der DDR-Meisterschaft in Friedersdorf in der F1C-Juniorenklasse die Goldmedaille erfliegen konnte und als Junioren-Auswahlkader unsere Republik beim Juniorenwettkampf der sozialistischen Länder in Kiew vertrat, ist heute Vorsitzender seiner Grundorganisation, Vorsitzender der Kommission Modellsport beim Bezirksvorstand der GST und in dieser Funktion auch Mitglied des Bezirksvorstandes Frankfurt (Oder) der GST.

Trotz der damit verbundenen vielen Arbeit hat er die Modellfliegerei nicht an den Nagel gehängt. Allerdings gehört heute seine Liebe mehr dem Fernlenkflug, und in der Motorseglerklasse kam er, trotz starker Konkurrenz, im Oderbezirk bereits zu Medaillenehren. Dabei jagt er nicht so sehr dem eigenen sportlichen Erfolg nach, sondern fördert und organisiert den Modellsport in seiner ganzen Breite und Vielfalt. Wenn heute der sogenannte Blütenpokal Mitte Mai oder das Drachenfest zum Nationalfeiertag Jahr für Jahr wahre Zugnummern für die Einwohner unserer Bezirksstadt geworden sind, so ist das auch sein Verdienst.

Lothar hat Familie und zwei echte Modellfliegersöhne. Im Halbleiterwerk Frankfurt (Oder) arbeiten er und seine Frau, und auch dort ist er aktiv. Als Mitglied einer APO-Leitung leistet er seinen Beitrag zur Verwirklichung der Beschlüsse unserer Partei.

In der Cottbuser Stadthalle beriet er während des VII. Kongresses erneut mit, welchen Anteil unsere Organisation am gesellschaftlichen Leben unseres Staates und seines sicheren Schutzes zu leisten hat. Wenn die Periode seit dem VI. Kongreß der GST so erfolgreich war, dann ist es auch ein Verdienst von Lothar Schade, der bei der Beschlußfassung des VI. Kongresses in Karl-Marx-Stadt mit dabei war und diese Beschlüsse mit Leben erfüllen half.

Daß Lothar Schade wenige Tage nach der Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik geboren wurde, im August dieses Jahres also ebenfalls dreißig Jahre alt wird, ist reiner Zufall!

Dieter Ducklauß

zeugmechaniker, Techniker oder so etwas Ähnliches werden. Deshalb auch bin ich Mitglied der GST geworden, und ich weiß, daß meine Freunde hier durch die Arbeit in der GST ähnliche Gedanken haben."

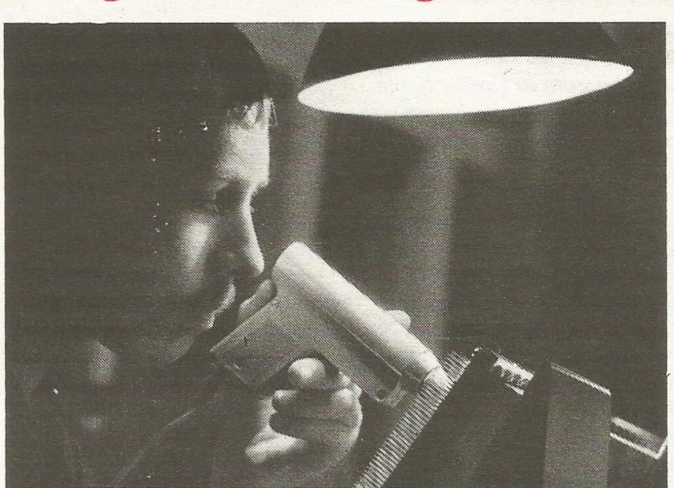
Mit einem Wunsch und einer Aufforderung zugleich beendete der zwölfjährige Ulf Richard seinen Diskussionsbeitrag:

„Es wäre schön, wenn es an jeder Schule die Möglichkeit gäbe, sich in der GST zu betätigen. Der Modellsport und alle anderen Wehrsportarten sind schließlich lohnende und anspruchsvolle Freizeitbeschäftigungen, bei denen sich jeder betätigen kann. Sie machen Freude, man lernt viel dabei, und es ist ein Nutzen für uns, für unseren Staat und seinen sicheren Schutz!"



Auch das macht den Wert des Modellbaus aus

Ruhige Hände für goldene Fäden



Zu jenen Kollektiven, die im Mai als „Hervorragende Jugendbrigade der DDR" ausgezeichnet werden konnten, gehörte auch das Jugendkollektiv „Wilhelm Pieck« aus dem VEB Zentrum Forschung und Technologie Mikroelektronik Dresden. Und zu jenen Dresdenern gehört Steffen Wahode, seit Jahren Schiffsmodellbauer der GST.

In den letzten beiden Jahren montierte die Jugendbrigade ein kompliziertes Gerät in Serie, das seinen Erfindern Patente und den Anwendern vierfache Produktivität einbrachte: den automatischen Drahtbonder. Bonden ist eine der kniffligsten Tätigkeiten bei der Halbleiterproduktion, die sich lange der Mechanisierung oder Automatisierung verschloß. Die Chips, jene Wunder an Präzision, kaum einen Millimeter stark und selten einen halben Quadratzentimeter groß, jene winzigen Siliziumplättchen mit der aufgebrachten Schaltung, deren Struktur erst in vielhundertfacher Vergrößerung deutlich erkennbar wird, müssen „gebondet" werden. Mit Golddraht, feiner als ein Menschenhaar, werden diese Chips „elektrisch angebunden", aufgebondet.

Früher geschah dieses Bonden ausschließlich von Hand. Nun also gibt es den Automaten. Richtiger, den Halbautomaten, denn der Dresdener Drahtbonder bedarf noch des beobachtenden Auges überm Mikroskop, und Fehler müssen von Menschen erkannt werden. Die Dresdener haben ihren Bonder in Serie mit elektronischen Bauelementen bestückt. Immer wieder Anschluß um Anschluß verbunden. Und jeder Draht hat seinen Platz, nur diesen einen...

Dort also ist der Arbeitsplatz des Schiffsmodellbauers Steffen Wahode, von dem behauptet wird, er habe die ruhigste Hand. Das mag mit ein Grund dafür sein, daß Steffen Wahode das Wickelkontaktieren, ein neues Verfahren, am besten beherrscht.

(nach einem ND-Beitrag, Foto: Fieguth)

Modellsport im Gastgeberbezirk

Cottbus, die Gastgeberstadt des VII. Kongresses der GST und ihr Kohlebezirk, haben einen guten Ruf im Modellsport. Das resultiert nicht nur aus der Tatsache, daß vor 30 Jahren schon in Finsterwalde die ersten Schiffsmodelle unter Fritz Hase entstanden und in Lauchhammer Heinz Friedrich und in Knappenrode Johannes Fischer ähnliche Wege gingen, daß in Lauchhammer unter Heinz Lieske die Geburtsstunde für den Flugmodellsport des Bezirkes schlug und wiederum in Finsterwalde Jahre später der kabelgesteuerte Automodellsport seinen Kinderschuhen entwuchs.

Den guten Ruf des Modellsports im Gastgeberbezirk des VII. Kongresses repräsentieren fast 1500 Mitglieder, die in 86 Sektionen und elf Grundorganisationen des Modellsports eine Heimstatt fanden. So viele Modellsportler können die beiden Bezirke Potsdam und Neubrandenburg zusammen vorweisen (und, wenn wir schon bei etwas Statistik sind: Über mehr Mitglieder verfügen lediglich die Bezirke Karl-Marx-Stadt, Dresden und Erfurt). Für diesen guten Ruf des Modellsports zeichneten auch meisterliche Leistungen aus dem Bezirk Cottbus verantwortlich, der gegenwärtig mit den Flugmodellsportlern Peter Krause und Wolfram Metzner (Fesselflug), Frank-Michael Laufer (Freiflug) sowie mit dem Fernsteuersegler Reiner Renner vier amtierende DDR-Meister der Senioren stellt.

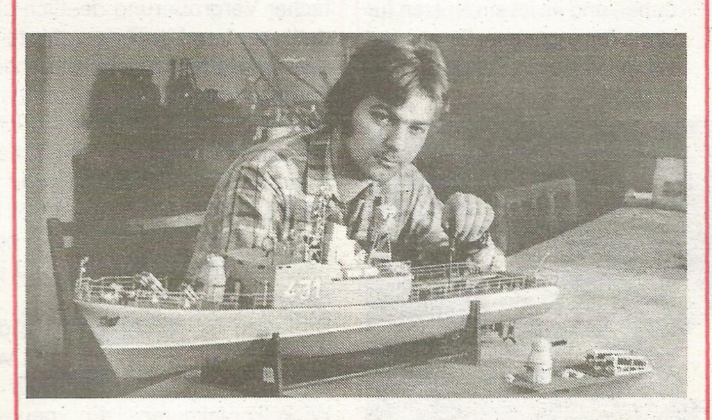
Dieses Licht nicht unter den Scheffel zu stellen, war zur Vorbereitung des VII. Kongresses der GST unser Vorschlag an die Modellsportler des Bezirkes Cottbus. Schade, daß es mit der „Zulieferung" von Informationen über die Kommission Modellsport des Bezirkes nicht so recht klappen wollte. Deshalb soll hier, stellvertretend für viele, wenigstens von zwei Beispielen aus dem Modellsportgeschehen des Gastgeberbezirkes die Rede sein.



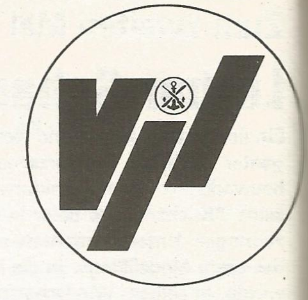
Stapellauf im Braunkohlenrevier

Seit 16 Jahren laufen im Senftenberger Braunkohlenrevier Schiffe vom Stapel, ihre Werft ist die Sektion Schiffsmodellsport „Rudolf Egelhofer" in Großräschen. Unter der Leitung des Genossen Heinz Linke leistet dieses Kollektiv schon seit Jahren mit dem Bau vorbildgetreuer Schiffsmodelle eine gute Traditionsarbeit. Beim Bau ihrer Modelle orientieren sie sich vor allem auf solche Originalschiffe, die in der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution in Rußland, in der Novemberrevolution in Deutschland sowie im Großen Vaterländischen Krieg von sich reden machten. So gehört zu den bereits angefertigten Modellen selbstverständlich auch die legendäre „Aurora". Mit dem Modell des Passagierschiffes „Iwan Franko" und dem im Bau befindlichen Eisbrecher „Krassin" wird diese Reihe fortgesetzt. Ebenso selbstverständlich ist die vorbildgetreue Nachgestaltung von Kampfschiffen unserer Volksmarine.

Mit Erfolg wurden auch Modelle von Schiffen aus der großen Zeit der Windjammer angefertigt. Hier ist Sektionsleiter Heinz Linke Experte. Mit dem englischen Teeklipper „Cutty Sark" versuchte er sich erstmalig mit der originalen Nachbildung eines historischen Segelschiffes. Daß dieses Vorhaben von Erfolg gekrönt war, beweist die Silbermedaille vom 4. DDR-Wettbewerb im Schiffsmodellbau. Gegenwärtig ist Heinz Linke mit einem weiteren Klipper beschäftigt.

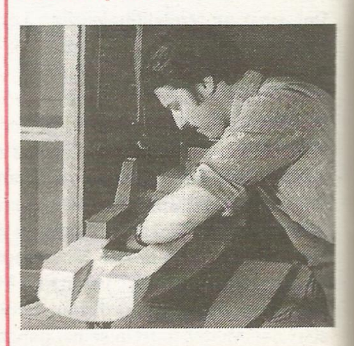


Harry Lukas, hier beim Bau „seines" Supertrawlers, ist einer der fünf aus Großräschen, die ihren Ehrendienst als Soldat auf Zeit leisten



GST-KONGRESS
SOZIALISTISCHE WEHRORGANISATION DER DDR
COTTBUS 1982

Das Modell der legendären „Aurora" und die Ehrentafel der Großräschener Schiffsmodellsportler



Das Modell eines U-Jägers der Volksmarine, für Lutz Neumann eine der Großräschener Selbstverständlichkeiten

Im Verlauf des 16jährigen Bestehens dieser Modellsportsektion konnten in den vorbildgetreuen Klassen des Schiffsmodellsports zwei Titel eines Vize-DDR-Meisters und bei Schiffsmodellbau-Wettbewerben zwei Silber- und drei Bronzemedaillen errungen werden. Dazu kommen Gold-, Silber- und Bronzemedaillen bei Bezirksmeisterschaften.
Noch etwas gehört nun auch schon zu den Großräschener „Selbstverständlichkeiten", auf die eine Ehrentafel im Braunkohlenkombinat Senftenberg hinweist: „Aus unserer Sektion", so kündet diese Ehrentafel, „leisten ihren Ehrendienst als Soldat auf Zeit die Kameraden Günter Sachs, Joachim Sikora, Karsten Hantsch, Harry Lukas und Jörg Heidrich. Auf Schiffen der Deutfracht/Seereederei fahren unsere Kameraden Bodo Guse (Vollmatrose) und Dieter Kosok (Schiffsmaschinist)."

Köhler

Gute GST-Arbeit durch Beständigkeit

Zu denen, die die Kunst des Modellbaus beherrschen, zählt der 29jährige Elektrofahrzeugschlosser Karl-Heinz Häusler aus dem VEB Chemiefaserwerk „Herbert Warnke" Wilhelm-Pieck-Stadt Guben. Der Sektionsleiter Flugmodellsport gehört seit einigen Jahren unserer DDR-Auswahlmannschaft in der Klasse der vorbildgetreuen Nachbauten an.
Als 12jähriger wurde Karl-Heinz Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Flugmodellbau in der „Station Junger Techniker", und dort erlernte er bei dem erfahrenen Kurt Hapke die Grundkenntnisse und handwerklichen Fähigkeiten in der Holzverarbeitung. Dazu gehörten Laubsägearbeiten, Kleben und Schneiden, das Arbeiten nach einem Bauplan und die Aneignung aerodynamischer Kenntnisse. Mit 14 Jahren wurde er Mitglied der GST-Sektion Flugmodellsport und spezialisierte sich später auf die Klasse F4B. Als Vorbild für sein Modell suchte er sich die Avia B 534, ein tschechisches Jagdflugzeug der dreißiger Jahre, aus.
Im Jahre 1976 nahm Kamerad Häusler erstmals an einer Bezirksmeisterschaft teil und belegte auf Anhieb den zweiten Rang. Dort wurde er von dem DDR-Meister dieser Klasse, Wolfram Metzner aus Senftenberg, „entdeckt", und so nahm der Neuling im selben Jahr an einem DDR-offenen Wettkampf teil. Hier belegte er den dritten Platz, und den gleichen Rang nahm er bei der folgenden DDR-Meisterschaft ein. Damit schaffte der Gubener den Sprung in die Republikspitze und in die Auswahlmannschaft.
Internationale Wettkämpfe in Polen sahen ihn auf Platz 15, und bei der DDR-Meisterschaft 1979 wurde er Vizemeister. Damit bewies er einmal mehr seine Beständigkeit. Sein zweites Heim ist die Kellerwerkstatt, wo er viele Stunden seiner Freizeit verbringt.
Kamerad Häusler wurde für seine gute GST-Arbeit mit der Medaille „Für aktive Arbeit" und als „Hervorragender Ausbilder der GST" geehrt. Er ist Träger des Leistungsabzeichens Silber C und hat die Sportklassifizierung der DDR, Stufe I.

Gernot Arlt



Wir trauern um

Siegmund Anders

Am 10. Juni 1982 starb plötzlich im Alter von 55 Jahren unser Genosse Siegmund Anders, Mitglied des Sekretariats des ZV der GST.
Als einer der Aktivisten der ersten Stunde hat Genosse Anders entscheidenden Anteil an der Entwicklung der GST und ihrer Profilierung zur sozialistischen Wehrorganisation der DDR. Seinem zielstrebigen Wirken als Leiter einer Hauptabteilung im ZV der GST ist es zu danken, daß der Modellsport breit entwickelt werden konnte.
Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Zentralvorstand der GST
— Sekretariat —

mbh-Gespräch mit

Günter Steinich, Stellv. Leiter der Abt. Leistungssport im ZV der GST zum Thema

Sportklassifizierung der GST

Zu Beginn dieses Jahres trat die „Sportklassifizierung der GST" in Kraft. Sie löst somit die im Jahre 1976 erlassene „Ordnung über die Arbeit mit der Sportklassifizierung der DDR in der GST" ab (siehe mbh 4'76, Seiten 29 und 30). In diese „Sportklassifizierung der GST" wurde die Bestimmung aufgenommen, daß nicht nur die festgelegte Wettkampfnorm (siehe Seiten 33 und 34 dieser Ausgabe), sondern auch die sogenannte Vielseitigkeitsnorm erfüllt werden muß. Damit ist das Sportabzeichen der DDR Voraussetzung für die Einstufung in die Sportklassifizierung geworden. Welche Gründe führten zu dieser Festlegung?
Das Sportabzeichenprogramm der DDR steht bekanntlich seit Anfang der fünfziger Jahre unter der Losung: „Bereit zur Arbeit und zur Verteidigung der Heimat" und bringt so entscheidende Grundüberzeugungen zum Ausdruck, die in ähnlicher Form ja auch im gesellschaftlichen Auftrag unserer sozialistischen Wehrorganisation formuliert wurden. Wir nutzen deshalb die Bedingungen des Sportabzeichenprogramms bewußt aus, weil sie unser Anliegen unterstützen, die Jugend unseres Staates allseitig und umfassend auf ihren Wehrdienst vorzubereiten. Da diese Bedingungen für das Sportabzeichen altersbedingte Leistungsunterschiede, die Neigung zu bestimmten Sportarten und auch ganz spezielle sportliche Fähigkeiten in den Altersklassen I (für Schüler von 6 bis 9 Jahren) bis VI (45 Jahre und älter) berücksichtigen, sind die geforderten Normative des Sportabzeichens der DDR erreichbare Leistungsziele für jeden Wehrsportler der GST.
In die Sportklassifizierung der GST können neben den Wehrsportlern auch Kampf- und Schiedsrichter eingestuft werden. Gilt auch für sie diese Vielseitigkeitsnorm?
Sicher ist das Sportabzeichen der DDR erstrebenswertes Ziel auch für unsere Kampf- und Schiedsrichter, doch für deren Einstufung in die entsprechenden Stufen der Sportklassifizierung der GST wird es nicht vorausgesetzt.
In unserer neuen Sportklassifizierung vermissen wir Festlegungen bzw. Bedingungen für die sportlichen Ehrentitel. Können auch weiterhin Modellsportler der GST als „Meister des Sports" oder gar als „Verdienter Meister des Sports" ausgezeichnet werden?
Das ist — bei entsprechenden Leistungen — auch weiterhin möglich. Da der Auszeichnung mit beiden Ehrentiteln staatliche Regelungen zugrunde liegen, wurden sie in die Sportklassifizierung unserer Organisation nicht aufgenommen. Nach der „Ordnung über die Verleihung der Ehrentitel ‚Meister des Sports' und ‚Verdienter Meister des Sports'" (veröffentlicht im Gesetzblatt der DDR, Sonderdruck 952 vom 28. Juli 1978) hat der Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik weiterhin das Recht, Wehrsportler unserer Organisation dem Staatssekretariat für Körperkultur und Sport zur Auszeichnung mit diesen Ehrentiteln vorzuschlagen...
...und das gilt auch für Modellsportler?
Auch für unsere Flug-, Schiffs- und Automodellsportler ist der Ehrentitel „Meister des Sports" oder „Verdienter Meister des Sports" weiterhin höchstes sportliches Auszeichnungsziel. Weshalb sollten den 13 Modellsportlern, die zwischen dem VI. und VII. Kongreß der GST als „Meister des Sports" geehrt werden konnten, nicht weitere folgen?

Von Anfang an mit dabei Joachim Durand

Das mußte ich auch probieren...



Seit vielen Jahren bin ich beim Modellbau dabei — erst in der Schule, später dann auch als Freizeitbeschäftigung. Als sich die Interessengemeinschaften der FDJ mit dem Flugmodellbau beschäftigten, war ich 1950 beim Republikwettkampf zum Deutschlandtreffen in Saarmund auch mit dabei.

Schwierig war damals die Materialbeschaffung: Leisten, Sperrholz und anderes gab es kaum, meist waren das nur Restbestände, die irgend jemand noch im Keller hatte. An Balsaholz war überhaupt nicht zu denken. Ich ging zu einem Tischler, der mir dann aus Kiefernbrettsäumlingen die benötigten Leisten schnitt. Anstelle von 1-mm-Sperrholz verwendete ich Pertinax („Hartpapier"). Das Kleben wurde zum Hauptproblem. Kein Leim hielt auf diesem Zeug.



Später kam dann die Flachrippenbauweise auf. Es wurden 1 × 3-mm- oder 1 × 4-mm-Leisten verwendet, die gekocht und dann in einer Nagelschablone gebogen werden mußten.

Mit der Gründung der GST 1952 wurde das alles anders. Ich trat am 12. November des gleichen Jahres unserer Organisation bei. Der Grundmaterialbedarf war gesichert.

Mich reizte die Technik, es mußte brummen! So ersparte ich mir das Geld für einen neuen Motor, einen „Pionier 1" von Zeiss in Jena. Nebenbei baute ich aber auch weiterhin noch Segelflugmodelle. Groß war dann die Freude, als ich bei der Bezirksmeisterschaft des Bezirkes Suhl 1953 einen 1,5-cm³-Wilo-Motor bekam. Diesen Motor setzte ich noch im gleichen Jahr im Wettkampf ein.

In einem Beitrag in der damaligen GST-Zeitschrift wurde über den Fesselflug geschrieben. Das mußte ich auch probieren! Natürlich gab es viele Stürze, bis ich das Steuern einigermaßen beherrschte. Nur gut, daß ich auf einer Wiese übte. So gingen die Abstürze glimpflich aus. Allerdings war das Starten schwierig. Man brauchte einen Helfer, der das Modell regelrecht in die Luft „warf".

Nach diesen ersten Versuchen, die ja ganz gut geklappt hatten, wurde ich mutiger. Das Modell sollte schneller werden. Es wurde ein „Geschwindigkeitsmodell" gebaut. Einbeinfahrwerk zum Start und Luftschraube mit hoher Steigung — das waren die besonderen Merkmale des kleinen Modells mit etwa 40 cm Spannweite. Wieder kam der „Wilo 1,5" zum Einbau. Trainiert wurde auch wieder auf einer Wiese mit Handstart.

Über den GST-Bezirksvorstand meldete ich mich zur Teilnahme am ersten Republikwettkampf im Fesselflug, der dann im November 1953 in Leipzig in der Messehalle ausgetragen wurde.

Dort bekam ich große Augen: Startwagen, Landung des Modells auf einer Kufe ... und die Motoren: 2,5-cm³-Rennmotoren. Und dagegen stand

Ein historisches Foto aus dem Jahrgang 1953 der Illustrierten „Zeit im Bild". Es zeigt Joachim Durand mit seinem „Kraftflugmodell" der Klasse I während der 2. Republikmeisterschaft im Modellflug auf dem Magdeburger Flugplatz



Die erste Modellsport-Delegation der DDR, die im Ausland, in der Hauptstadt der UdSSR, startete: Joachim Durand (Fesselflug), Heinz Leimert (Freiflug A-2), Günter Näther (Freiflug W), Karl Schlott (Trainer), Sonja Schröter (Dolmetscherin), Willi Franke (Delegationsleiter), Gregor Görke (Freiflug I) und der Fesselflieger Arno Dobberkau (v. l. n. r.)

ich mit meinem kleinen Wilo-Motor-Modell. Da sollte ich etwas ausrichten können? Ein wirklich ungleicher Kampf!
Aber nach dem ersten Durchgang lag ich mit vorn, zur großen Freude unserer Mannschaft. Ich mußte mir aber viele Vorwürfe anhören: „Du mußt das Modell viel ruhiger halten!" — Und dabei wußte ich das doch selbst, ja, ich gab mir doch die größte Mühe. Lag es vielleicht an der Leine? Ich hatte eine Leine aus Perlon-Angelsehne. Und die war unwahrscheinlich dehnbar.

„Gut, zu einem Start gebe ich dir meine Stahldrahtleine. Aber verfitze sie ja nicht, ich habe nur diese eine", sagte Karl-Heinz Dobberkau aus Schleusingen und gab mir in echter Sportkameradschaft die Stahlleine.
Ich startete und staunte selbst: Ganz gleichmäßiger, ruhiger Flug in einer Höhe zwischen 1,5 und 2 Meter. Alles ging glatt, auch die Landung. Und dann der Jubel unserer Mannschaft! Sieg mit dem 1,5er Modell in der 2,5-cm³-Klasse mit 93,3 km/h. Das hatte keiner in unserer Mannschaft zu hoffen gewagt. Der Pokal, eine große Vase aus Meißener Porzellan, hat noch heute einen Ehrenplatz in meinem Zimmer.

Erster internationaler Start

1954 — Moskau, Internationaler Freundschaftswettkampf der sozialistischen Länder vom 26. August bis zum 12. September. Ich war Mitglied der ersten Nationalmannschaft im Modellsport und startete im Fesselflug.
Ausgeschrieben war diese Klasse bis 5 cm³. Ich hatte aber nur das Modell mit einem 1,5-cm³-Motor. 5-cm³-Motoren hatten wir nicht. Von Willi Otto wurde ein Motor von 5-cm³-Hubraum als Einzelanfertigung gebaut. Das Modell dazu baute ich im Trainingslager. In letzter Minute wurde der Motor fertig. Kaum, daß ich mich mit diesem Motor vertraut machen konnte. Das konnte nicht gut gehen. Meine Finger waren blau vom Zurückschlagen des Motors beim Anwerfen. Er mußte ja wenigstens eingelaufen sein. Probestarts oder Probeflüge waren nicht möglich. Es gab keinen geeigneten Platz dazu. Also erste Trainingsstarts in Moskau.
Das ging anfangs auch ganz gut. Der Motor lief, das Modell rollte, hob vom Startwagen ab, flog eine halbe Runde ... Motor aus, Landung. So ging es, Start für Start.
Wir rätselten, suchten nach dem Fehler. Sportler aus den anderen Ländern, Egerwary aus Ungarn, Iwannikow aus der Sowjetunion und andere, halfen. „Das muß am Tank liegen".
Er wurde aufgelötet. Da fand sich der Urheber: Ein Tropfen Lötzinn kullerte im Tank. Er hatte sich durch die Fliehkraft beim Flug vor die Öffnung des Ansaugröhrchens gelegt. Nun war alles gespannt auf den Start, es war schon Wertung. Doch im Gegensatz zu den vorherigen Starts kam das Modell einfach nicht frei. Fehlstart und damit „Null". Enttäuschung bei unserer Mannschaft, bei mir selbst und auch bei den ausländischen Kameraden, so, als ob ich ihr eigener Mannschaftskamerad gewesen wäre.
Trotz aller Bitternis war dieser Wettkampf ein großes Erlebnis: Ich hatte die internationalistische Sportfreundschaft gespürt. Nie werde ich das vergessen. Dazu kam natürlich noch das tiefe Erlebnis, die Metropole des mächtigen Landes des Sozialismus kennenzulernen. Das und viele andere Erlebnisse trugen dazu bei, daß mir die deutsch-sowjetische Freundschaft zu einer wahren Herzenssache geworden ist.



30. Freiflugmeisterschaft im 30. Jahr der GST

Unsere Organisation war gerade erst elf Wochen alt, als sich im damaligen Chemnitz (dem heutigen Karl-Marx-Stadt) vom 24. bis zum 26. Oktober 1952 die Flugmodellsportler zu ihrer ersten Republikmeisterschaft trafen. Der 30. Jahrestag der GST und die bevorstehende 30. DDR-Meisterschaft im Modellfreiflug sind uns Anlaß, Rückschau zu halten und die Namen der Meister im Modellfreiflug festzuhalten.
Das war aus verschiedenen Gründen nicht einfach. Da stimmt nicht unbedingt die Klasse IV des Jahres 1952 mit der späteren A-2 (der heutigen F1A) überein, und die „Wakefields" (also die der Klasse W, der heutigen F1B) begannen erst 1954 in Schkeuditz mit dem Meisterschaftskampf. Unserer Chronistenpflicht steht auch die Tatsache entgegen, daß nicht lückenlos in jedem Jahr Meisterschaften ausgetragen wurden bzw. (wie 1971) nur als Mannschaftsmeisterschaft stattfand.

Wir hoffen, daß wir mit dieser Meisterliste im Modellfreiflug geholfen haben, ein Stück Geschichte der GST zu bewahren.

Jahr	Klasse F1A	Klasse F1B	Klasse F1C
1952	Georg Drese (K)	—[1]	Rolf Wille (H)
1953	Rudolf Geißler (S)	—[1]	Werner Nitzschke (T)
1954	Wolfgang Rammelt (D)	Lothar Schulze (S)	Benno Schlosser (T)
1955	—[2]	Hans Neelmeijer (T)	Hans Neelmeijer (T)
1956	Horst Schulze (R)	Ernst Winter (N)	Hans Neelmeijer (T)
1957	Rudolf Schumacher (D)	Gerhard Rasemann (O)	Hans-Jürgen Rüger (R)
1958	Dieter Ducklauß (E)	Heinz Fischer (L)	Rolf Kämmer (N)
1959	Ehrhardt Steinbach (T)	Hans Neelmeijer (T)	Oskar Pfeufer (N)
1960	A. Lutz (O)	Joachim Löffler (E)	Hans-Joachim Benthin (D)
1961	Hans-Peter Hauer (K)	Joachim Löffler (E)	Rolf Kämmer (N)
1962	R. Müller (H)	Horst Kubiak (S)	R. Ermich (H)
1963	A. Frank (S)	Gerhard Rasemann (O)	Jiri Kolarik (O)
1964	Karl-Joachim Butz (D)	Wilhelm Pulik (B)	—[2]
1966	Wolfgang Schaefer (I)	Joachim Löffler (R)	Hans-Joachim Benthin (D)
1968	Hans-Joachim Wagner (R)	Joachim Löffler (R)	Günter Schmeling (L)
1970	Dieter Ducklauß (E)	Matthias Hirschel (N)	Dieter Seegert (L)
1972	Roland Klemenz (Z)	Dieter Thiermann (R)	Helmar Clement (R)
1973	Harald Dohms (T)	Manfred Barg (T)	Günter Schmeling (L)
1974	Hans-Jürgen Wolf (D)	Wolfgang Dohne (E)	Dieter Ducklauß (E)
1975	Hans-Jürgen Wolf (D)	Matthias Hirschel (N)	Horst Krieg (L)
1976	Manfred Preuß (H)	Albrecht Oschatz (I)	Horst Krieg (L)
1977	Thomas Niemierski (A)	Albrecht Oschatz (I)	Horst Krieg (L)
1978	Andreas Petrich (N)	Klaus Leidel (S)	Hans-Peter Haase (H)
1979	Hans-Jürgen Wolf (D)	Albrecht Oschatz (R)	Klaus Engelhardt (N)
1980	Volker Lustig (R)	Egon Mielitz (L)	Lothar Hahn (T)
1981	Frank-Michael Laufer (Z)	Albrecht Oschatz (R)	Lothar Hahn (T)

Anm.: —[1] nicht ausgetragen, —[2] sie haben uns verlassen, ihre Namen haben wir vergessen

Ein Schiffsmodell entsteht

1956. In der Modellbauzeitschrift wurde ein Konstruktionswettbewerb für Rennboote ausgeschrieben.

Horst Klett und ich, wir arbeiteten schon in Hildburghausen lange zusammen, machten uns daran. Beide waren wir Flugmodellsportler, seit vielen Jahren. Warum nicht einmal auch etwas anderes probieren? Also Literatur gesucht — fast nichts da. Na gut, dann eigene Überlegungen, physikalische Gesetzmäßigkeiten — Aerodynamik, Hydrodynamik — studiert, Boot konstruiert, verworfen, neu konstruiert, gebaut, probiert.

Das erste Probeboot lief schon ganz gut.

Dann bauten wir ein verbessertes Boot, gleich zwei Stück. Beide liefen gut. So konnten wir uns zu dem Wettkampf im November 1956 in Leipzig anmelden... Wir beide lagen mit unseren Modellen an der Spitze.

Im Frühjahr 1957 nahmen wir an einem Bezirksgruppenwettkampf in Ilmenau teil. Wieder waren wir beide vorn. Die Luftschraubenrennboote fuhren damals auf einem Geradeauskurs — wie heute die Klasse E.

Die Ilmenauer Kameraden Rasemann und Edelmann hatten eine interessante Konstruktion am Start: ganz leicht, nur ein Leistengestell mit kleinen Schwimmern. Das Gerät kam aber nicht über den Kurs. Ich hatte aber den Gedankenanstoß bekommen: Leichtbau — denn auf der 50-m-Strecke war das Ganze eine reine Beschleunigungsfrage und damit von der Masse des Modells entscheidend mit beeinflußt. Viel Zeit blieb nicht mehr bis zur DDR-Meisterschaft, nur zwei Wochen. Diese mußten also voll genutzt werden. Zeichnung, Einzelteilefertigung, mehr schaffte ich nicht.

Zusammenbau des einen Modells mit einem 2,5-cm³-Motor noch im Zug, das andere mit einem 1-cm³-Motor wurde erst am Wettkampfort zusammengeleimt. Es war ja auch nicht viel dran: Ein Leistenrahmen, drei Schwimmer, Motorträger mit Motor und Tank. Bis zum



Pioniermodell von H. G. Heyler, Joachim Durand regelt den Motor ein **Fotos: Archiv**

Wettkampf in den Rennklassen blieben mir noch zwei Tage Zeit. Also Training.

Das 2,5er-Boot lief ganz wunderbar, sehr schnell, kaum Wasserberührung, aber nicht ganz so kursstabil wie der „Pantoffel".

Beim 1-cm³-Boot passierte ein schweres Mißgeschick: Das Boot raste auf den Sprungturm des Bades zu, fuhr an die Leiter. Die Leitersprosse rasierte den Motorträger mitsamt dem Motor vom Boot. Der Motor war weg — er lag in 6 m Tiefe im Schlamm. Aus!

Mit dem 2,5er passierte allerdings bei einem Start ein ganz tolles Ding: Start — das Boot kommt gut ab — macht einen riesengroßen Bogen und kommt aufs Ufer zu, unheimlich schnell, rast auf den Sand des Strandes zu, wird offensichtlich noch schneller und kommt an eine Bodenwelle — es steigt hoch, etwa 10 m, erst dann setzt der Motor aus und das Boot fällt herunter in einen Papierkorb. Wir haben vor Lachen „flachgelegen".

Nach einem Jahr habe ich den Start noch einmal gesehen, im Film. Unser unvergessener Kamerad Herbert Thiel aus Potsdam hatte diesen Start aufgenommen.

Fuhren bis dahin die Rennboote in Geradeausfahrt, so wurden sie nun an die Leine genommen — Fesselfahrt. Ich probierte gleich mit den bisherigen Booten, dem „Pantoffel" und der „Spinne", so wurde das „Rahmenboot" genannt.

70 bis 75 km/h waren das Normale. Der „Pantoffel" allerdings neigte bei höheren Geschwindigkeiten leicht zum Überschlag, eine Erfahrung, die mir später noch gut zustatten kommen sollte.

In diese Zeit fiel die Vorbereitung für den Internationalen Freundschaftswettkampf der sozialistischen Länder im Schiffsmodellsport 1957, wieder in Moskau.

In den Rennbootsklassen waren zwei Klassen ausgeschrieben: bis 5 cm³ und bis 10 cm³, beide mit Wasserschraube. Aber beides hatte ich nicht. In der 2,5-cm³-Klasse wollte ich beginnen.

Ende Juni sollte bei einem Wettkampf entschieden werden, wer nach Moskau fahren



DDR-Meisterschaft 1957 in Magdeburg: Horst Klett (links) und Joachim Durand beim Start des „Pantoffels"



könnte. Ich ging ans Rechnen: Umrechnen von Luft auf Wasser — Dichte, Schraubendurchmesser, Schraubensteigung, ... usw. Aber das konnte nur ein Anhaltspunkt sein.

Die ersten Startversuche mit den neu gebauten Booten mißlangen. Der Motor wurde immer abgewürgt. „Wenn man nun vielleicht das Boot schon beim Start auf eine größere Anfangsgeschwindigkeit bringen würde?", war die Überlegung. Und das war dann auch die Lösung!

In Stiege im Harz gelang es mir dann, bei dem Wettkampf mit 62 km/h einen neuen DDR-Rekord aufzustellen. Das war gleichzeitig die Fahrkarte nach Moskau.

Im Trainingslager wurde ein 5-cm³-Boot gebaut.

In Moskau ging ich dann mit dem 5er-Boot in der richtigen Klasse an den Start, das 2,5er Boot nahm ich für die 10er Klasse. Das ging damals noch, denn die Klassen zählten immer nur bis ... cm³. Zum großen Erstaunen schaffte dieses kleine Boot dann in der großen Klasse den 2. Platz, während ich mit dem 5er Boot „nur" auf Platz 3 kam. Das waren meine „Beiträge" zum 2. Platz in der Mannschaftswertung. Und dieser zweite Platz in der Mannschaftswertung war zugleich der erste große „Einstand" des Schiffsmodellsports auf internationaler Ebene.

1958 war die DDR-Meisterschaft in Warnemünde. Hier gelang mir als neuer Meilenstein in der Entwicklung der Modellrennboote ein neuer DDR-Rekord mit einem Luftschraubenboot: Mein Boot — „D 60" — schaffte die 500 m in genau 18,0 s, das waren genau 100 km/h, der erste dreistellige Wert. Gemessen an den heutigen Resultaten eine bescheidende Leistung, damals aber ein hart erkämpfter Wert. Immerhin hatte ich nur den 2,5-cm³-Schlosser-Motor, einfacher Diesel, Serienmotor, nicht frisiert.

1960 war dann die Krönung meiner sportlichen aktiven Laufbahn. Erste Europameisterschaft im Schiffsmodellsport in Wien.

(Fortsetzung folgt)

Doreen Unze aus Wittstock gibt das Zeichen zum Start. Böiger Wind streicht über die Wasseroberfläche. Das kleine Modell eines Oderschleppers kämpft sich durch die Wellenberge. Welch ein Kontrast; man müßte sich vorstellen: die Wellen maßstäblich gegenüber dem Oderschlepper vergrößert ... Doreen steuert das 9er Tor an, da geschieht es, das Modell taucht in die Wellen ein ... zuviel Wasser ist schon eingedrungen, denn das Modell hebt den Bug in die Höhe und sinkt in Sekundenschnelle...

Beherzt reißt der 15jährige Jens Oberländer aus Raduhn seine Sachen vom Körper und springt in das eiskalte Wasser ... taucht, noch mehrmals muß er es versuchen ... und hält schließlich das Modell in den Händen. — „Nicht, weil Doreen ein Mädchen ist, bin ich in das kalte Wasser gesprungen", gesteht Jens anschließend, noch kältezitternd, „sondern Doreen ist ein ganz großartiger Kumpel!"

Mit Einsatz und Begeisterung

Notizen von der 8. DDR-Schülermeisterschaft 1982 im Schiffsmodellsport in Gusow, aufgeschrieben von Helmut Ramlau (E-Klassen), Joachim Durand (D, F5) und Bruno Wohltmann (F2, F3, FSR)

Nicht nur der körperliche Einsatz bleibt in Erinnerung der diesjährigen Titelkämpfe, noch viel mehr sind es die Einstellung und das Verhalten der 10- bis 16jährigen Jungen und Mädchen. Dafür gäbe es ...zig Beispiele zu nennen.

Doreen ging nach diesem Unfall sofort daran, das Modell für den nächsten Tag startklar zu machen, denn trotz schneller Rettung war das Schiff, an dem sie vier Jahre gearbeitet hatte, durch Wassereinbruch stark beschädigt worden...

Und viele Freunde halfen ihr dabei!

Mit Wind und Wellen hatten natürlich auch die anderen Starter der beiden F2-Klassen zu kämpfen. So ist es nicht verwunderlich, daß es nur zwei 100er Wertungen gab, die die späteren DDR-Meister fuhren. Interessant dabei ist, daß der Sieger in der F2-A, Steffen Wachsmuth aus Bad Blankenburg, unter diesen Bedingungen sich selbst übertraf (auch in der Körperlänge gegenüber den anderen Teilnehmern), denn er fuhr noch niemals vorher eine volle Wertung. Mit sicherer Hand brachte er sein Modell eines Grenzkontrollbootes, das auf einem ABC-Rumpf aufgebaut war, in das Dock ein.

Bei den Schülerklassen gibt es bekanntlich keine Bauprüfung,



„Pechvogel" der DDR-Schülermeisterschaft: Doreen Unze (rechts) mit ihrem Modell eines Oderschleppers, das wenige Minuten später unterging...



Parade der Motorjachten: Die Startstelle der Jüngsten zeichnet sich durch vorbildliche Ordnung aus; wesentlichen Anteil daran hat Startstellenleiterin Bärbel Burbat

und dennoch konnte man eine nicht geringe Anzahl von sauber gefertigten Nachbauten sehen, die in Zukunft für die Juniorenklassen weitergebaut werden können. In der F2-A fielen besonders auf: die Modelle von Doreen Unze (Oderschlepper), Jenny Schneider (Berlin/Fischkutter), Heiko Schulze und Renè Nietzold (beide Crimmitschau/Torpedoboote) Christoph Meyer (Großenstein/FLB), Thomas Fischer (Bad Blankenburg/Schlepper), Michael Hoffmann (Suhl/FLB) und die Rostocker Fischkutter aus dem Modellsportzentrum Lütten-Klein. Hervorheben muß man besonders das Torpedoboot des 16jährigen Ralph Weber aus Friedrichroda.

In der F2-B waren es die Modelle von Steffen Grudsinski und Thomas Klein (beide Krauschwitz/FLB), Jens Lerch (Rathenow/Patrouillenboot), Sigurd Weise (Halle/Hochseeschlepper), Frank Jurke (Königsbrück/MSR) und wiederum Ralph Weber (Friedrichroda/Küstenwachboot).

+ + +

In den beiden Figurenkursklassen F3 fielen die Entscheidungen auf dem Wasser. Man sah schnelle Modelle auf dem Kurs, die aber nur zum Teil beherrscht wurden. Dennoch ist hier ein Qualitätsanstieg in der Fahrweise nicht zu übersehen. Zwei Medaillengewinner des Vorjahres haben sich wiederum behaupten können: Thomas Boldt aus Halle und Frauke Thiet aus Raduhn.

+ + +

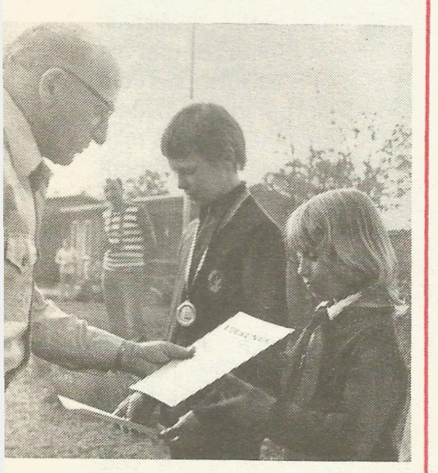
Erwartungsgemäß gab es in den FSR-Klassen die spannendsten Rennen. In der Disziplin der 3,5-cm^3-Motore siegte überzeugend Uwe Mai aus Wittstock, der zwar im ersten Lauf mit dem schnellsten Modell auf dem Wasser antrat, aber wegen Kupplungsschaden aufgeben mußte. So saß er bis spät in die Abendstunden ... und zog am nächsten Tag gleichmäßig schnell seine Runden und dem Sieg entgegen. Durch beständige Leistungen fiel weiterhin Steffen Grudsinski aus Krauschwitz auf, der sich schon in der F2-B den Meistertitel sichern konnte.

Aufschwung auch in der Dis-

ziplin der 2,5er Rennboote mit Luftschraubenantrieb. Hier ist neben dem Sieger Uwe Jeske aus Lübbenau-Vetschau noch vor allem das 15jährige Mädchen Frauke Thiet hervorzuheben. Mädchen wie Frauke sind zu bewundern, sie sind mit ganzem Herzen bei der Technik. Und so bleiben Erfolge auch nicht aus.

+ + +

An der E-Startstelle mußte von den Schiedsrichtern ein



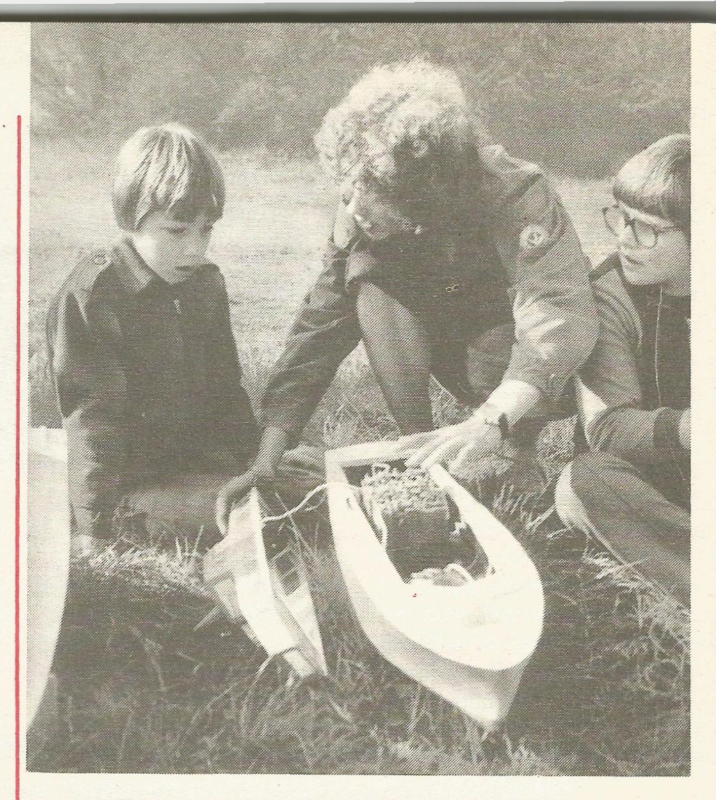
Medaillen und Urkunden für die Sieger in der E-XI: Matthias Kunze (links) und Peggy Ramlau. Die Auszeichnung nahm der jahrelange Hauptschiedsrichter der DDR-Schülermeisterschaften, Heinz Friedrich, vor

Mammutprogramm absolviert werden. 166 Registrierungen und 679 Starts waren notwendig, um in allen Klassen die Medaillen zu vergeben. In der Altersstufe I setzen sich immer mehr Modelle durch, bei denen die Schiffsschraube über ein Getriebe vom Motor angetrieben wird, in der Modellklasse E-T dagegen zunehmend Zweischraubenschiffe. Die ABC-Konzeption hat sich eindeutig als Grundlage in den Arbeitsgemeinschaften bewährt und war in vielen Varianten am Start. Trotz sehr starkem Wind und Wellen waren die Leistungen beeindruckend. Mit Hagen Schneider aus Tambach-Dietharz und Peggy Ramlau aus Berlin konnten zwei Medaillengewinner von 1981 erneut Medaillen erkämpfen.

In den Klassen E-H und E-K waren die Ergebnisse zwar in der Spitze zufriedenstellend, aber sie hingen hinter der allgemeinen Tendenz zurück. Es ist in diesen Klassen notwendig, die maximal zulässige Modellänge besser auszunutzen und für die Geradeausfahrt geeignetere Modelle zu bauen.

In der Klasse E-XII waren erstmals ausgesprochen klassenspezifische Konstruktionen am Start. Am Ende setzte sich Peter Naumann aus Dresden durch. Nach vier Durchgängen bewarben sich noch drei Schüler um Gold. Die Entscheidung fiel erst im zweiten Stechen. AG-Leiter des Siegers ist Uwe Naumann. Selbst Mitglied in der Juniorenauswahl und Starter bei der WM in Magdeburg, bringt er die notwendige Zeit zusätzlich auf. Und es macht ihm, wie er uns versicherte, viel Spaß. Eigentlich wollten sie nur mal mitfahren und Erfahrungen sammeln...

In der E-US gab es wohl den spannendsten Wettkampf und den größten Qualitätssprung. Die vier ersten Plätze mußten durch Stechen ermittelt werden, und mit 93,33 bekam Torsten Konrad aus Friedrichroda keine Medaille mehr. Für das gute Klima unter den Betreuern hier ein Beispiel. Die Schiffsschrauben des U-Bootes von Ronny Ramlau aus Berlin waren beschädigt. Sofort gab ihm der Betreuer aus Erfurt, Jürgen Schneider, sein einziges Ersatzpaar, obwohl er selbst vier U-Bootstarter hatte. Und dann mußte Ronny auch noch um Platz 3 und 4 gegen Erfurt stechen und gewann. Die sportliche Einstellung unter Wettkämpfern und Betreuern hatte gesiegt.



Große Hilfsbereitschaft zeichnet diesen sympathischen Jungen aus Wanzleben aus: Helge Hedenius (Mitte) wertet sofort jeden Start aus

Ungünstig wirkte sich die freie Auswahl der zu belegenden Klassen in den Bezirksdelegationen aus. Ohne die Leistung des Siegers in der Bezirkswertung abzuwerten, bekam derjenige, der mit fünf Startern in der E-XI und E-T antrat, soviel Punkte, wie selbst durch Siege in anderen Klassen nicht auszugleichen waren. Alle ausgeschriebenen Klassen haben ihre Berechtigung, und allen Siegern gebührt die gleiche Hochachtung vor ihrer Leistung. Warum erhält z.B. nicht jeder Sieger die gleiche Punktzahl, unabhängig von der Anzahl der Starter? Er kann doch nichts dafür, daß in seiner Klasse weniger Starter waren.

+ + +

In diesem Jahr hatten die Segler endlich wieder einmal ein sehr gut geeignetes Gewässer — eine kleine Kiesgrube.

Der Wind fiel frei auf das Wettkampfgelände ein. Das Rückholen der Boote besorgten die Wettkämpfer selbst. Ein Schlauchboot brauchte bloß die „Ausreißer" zu holen.

So wurden am ersten Tag bei





25 Jahre alt ist die Konstruktion der Reisejacht „Carola", die Heinz Friedrich für einen Dresdner Wettkampf auf dem „Carola-See" schuf. Anläßlich dieses Jubiläums überreichte Ullrich Burbat, Sektionsleiter in Raduhn, eine Kopie des damaligen Modells

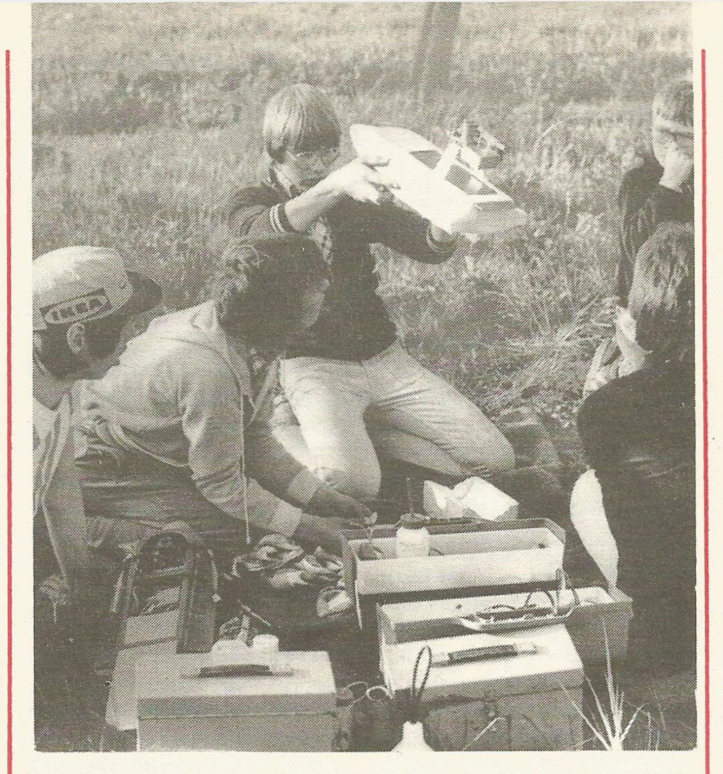
DDR-Meister in der Klasse E-H: Uwe Diedrich aus Rathenow (auf dem Bild links mit seinem E-X-Modell)

gutem Wind in der Altersklasse I zwei Läufe (9 Starter) und in der Altersklasse II drei Vorläufe (19 Starter) und ein Endlauf (9 Starter) durchgeführt.
Mit großer Begeisterung und hohem Kampfgeist rang man um die Plätze. Leider sah man viele alte Boote, die nun schon seit Jahren offensichtlich nur zur Meisterschaft aus der Kiste geholt werden. Das Training in den heimatlichen Gewässern ist möglicherweise bei vielen auch nicht allzu intensiv.
Das Boot des DDR-Meisters lief ausgezeichnet — ein Rundspanter in GFP-Bauweise (Konstruktion: Th. und J. Durand) mit Segeln aus Polyesterfolie. Uwe Zschachlitz hatte es sehr gut im Griff und gab auch nur 1 Punkt bei einem Start ab.
Eine Sache ist allerdings unverständlich: Bei einigen Booten waren die Segel zu groß. Nur gut, daß bei der Registrierung vermessen wurde. So blieben den Schülern Enttäuschungen erspart, wenn das erst nach dem Wettkampf geschehen wäre. Das hätte nämlich für die Starter eine Disqualifikation bedeutet. Natürlich steht hier die Frage: Diese Boote hatten doch schon vorher Wettkämpfe gehabt? Und das in diesem unzulässigen Zustand?
Die F5-Segler — 14 an der Zahl — hatten ganz schwachen Wind erwischt. Bei einigen gab es Probleme mit den Anlagen. Zu leicht wird da gerufen: „Fremdstörer!" Und in Wirklichkeit liegt es dann an der eigenen Anlage, an zu schwach geladenen Batterien, Wackelkontakten, umschlagendem Ruder und anderen Unzulänglichkeiten. Bei zwei Sendern konnte man sich allerdings des Eindrucks nicht erwehren, daß da „nachgefummelt" und die Leistung — und damit vor allem die Störstrahlung — erhöht wurde. Leider war der Kontrollempfänger mit Anzeige für die einzelnen Kanäle nicht verfügbar, da er bei einem anderen Wettkampf benötigt wurde. So konnte diese Sache nicht eindeutig geklärt werden.
Als souveräner Sieger stellte sich Sven Schneider (Altersklasse I), der für den Bezirk Frankfurt startete, heraus. Sein Boot hatte sehr gut stehende Segel, war ausgezeichnet eingetrimmt und lief dementsprechend schnell. Außerdem spürte man bei Sven auch ein sicher sehr fleißiges Training. Insgesamt bewährte sich die Klasse auch in diesem Jahr sehr gut.
Zur Frage der Segelwinde in dieser Klasse wurde von fast allen Kameraden gesagt: „Laßt diese Klasse so." Trotzdem wäre ein Versuch mit der neuentwickelten Segelwinde zu machen. Eines ist allerdings schon von vornherein klar: Die F-Boote mit ihrer 1-m-Rumpflänge und 0,33-m²-Segelfläche müßten dann viel voluminöser werden. Das dürfte an der Geschwindigkeit zehren. Ob dann die zusätzliche Technik sich lohnt, das kann nur ein Versuch in der Praxis zeigen.
Abschließend darf man sagen:
Die bei manchen Kameraden belächelte Klasse der Freisegler hat sich wieder einmal als hochinteressante Wettkampfklasse bewährt. Bei geeignetem Gewässer und guten Windverhältnissen entscheidet auch hier das Können der Wettkämpfer.
Eine Frage steht allerdings hier:
Wann werden wieder Meisterschaften, zumindest in den Juniorenklassen, im Freisegeln ausgeschrieben? Schließlich möchten die jetzigen Schüler auch weitermachen. Und außerdem sind ja die Freisegeljachten mit dem geringsten materiellen Aufwand zu bauen.

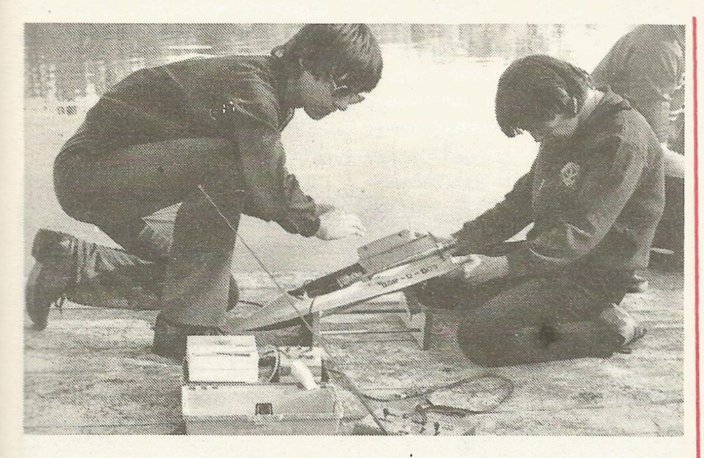
✦✦✦

Insgesamt kann eingeschätzt werden, daß es eine Leistungssteigerung gegeben hat wie zu keiner DDR-Schülermeisterschaft zuvor, wenngleich das auch nicht für alle Klassen gleichermaßen gilt. Die neuen Bestimmungen, vor allem die neuen Altersgrenzen, haben sich bewährt. Wichtig ist, daß jetzt alle AG-Leiter, die mit ihren Schülern an Wettkämpfen teilnehmen wollen, sich ausführlich mit der neuen Wettkampfordnung einschließlich Bauvorschrift vertraut machen. Der Erfahrungsaustausch ist bekanntlich die beste Investition, das bewiesen die regen Diskussionen mit den AG-Leitern und Betreuern aus allen Bezirken in Gusow.

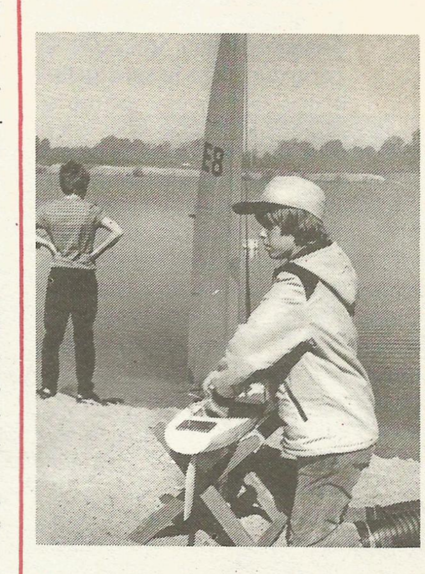
Eine Anmerkung zum Schluß: Warum hat kein offizieller Vertreter des ZV der GST, der Volksbildung oder auch ein Auswahltrainer den Weg nach Gusow gefunden? So blieb man beim Wettkampf, bei der Eröffnung und der Siegerehrung unter sich! Schade eigentlich, denn die Leistungen der Schüler nötigen Respekt ab!



Bester auf dem FSR-Kurs der Luftschraubenboote: Uwe Jeske (Mitte) aus Lübbenau-Vetschau



Konnte an seine FSR-Erfolge der vergangenen Meisterschaften anknüpfen: Uwe Mai aus Wittstock (links, rechts seine Helferin aus dem Nachbarbezirk, Frauke Thiet aus Raduhn)



Kam mit einem schnellen Modell an den Start: Sven Schneider, erst 12 Jahre alt

Spannende F2B-S-Premiere

Ein Bericht von der 1. Schülermeisterschaft der DDR im Fesselflug

Am 15. Mai traf sich zum ersten Mal der Nachwuchs im Fesselflug zu einer DDR-Meisterschaft. Die Geraer Kameraden hatten ihre Anlage gut auf diesen Leistungsvergleich der Schüler vorbereitet. Es hätte also ein Höhepunkt im modellsportlichen Leben werden können. Daß dies im Falle der Eröffnung und Siegerehrung nicht geschah, lag nicht an den Organisatoren, sondern am Fehlen einiger Bezirke, die durch ihre Abwesenheit den Organisatoren zusätzliche Arbeit bereiteten. Die 23 Wettkämpfer aus den Bezirken Cottbus, Dresden, Gera und Halle erlebten jedoch eine gut organisierte 1. DDR-Schülermeisterschaft.

Der Wettkampf selbst sollte zu einem spannungsgeladenen Duell der Mannschaften aus Dresden, Cottbus und Halle werden. So jedenfalls sagten es die Verantwortlichen nach vorangegangenen Wettkämpfen in Bitterfeld und Senftenberg voraus. Zunächst waren sich alle einig, daß der Dresdner Kai Hartmann sicher als der 1. DDR-Schülermeister in der Klasse F2B-S in die Geschichte des Fesselfluges eingehen würde. Daß es später anders kam, lag wohl nicht an der Leistung des Dresdners. Nach hervorragendem Flug im ersten Durchgang riß das Pleul seines Zeiss-Motors; die sich dann vom Modell lösende Luftschraube brachte ihm die Disqualifikation und ihn damit um die Möglichkeit, den Titel zu erringen. Kai zeigte seine Titelambitionen im 2. Durchgang durch das beste Ergebnis der Meisterschaft. Die 1238 Punkte bedeuteten am Ende Platz 12.

Durch das Pech des Dresdners war nun im Kampf um den ersten Meistertitel alles offen. Nach den ersten beiden Durchgängen lagen Holger Suchi (Halle), Roy Lange (Dresden), Torsten Lieske (Cottbus) und Mario Krug (Cottbus) in aussichtsreicher Position. Sie hatten in einem der Durchgänge mehr als 1000 Punkte erreicht und gehörten zu den zehn Besten, die an der Finalrunde teilnahmen. Als erster mußte Mario Krug in den Ring. Leider ging sein Motor in der dritten Horizontalrunde aus. So konnte er nicht mehr in den Titelkampf eingreifen. Der Cottbuser Torsten Lieske brachte mit 1126 Punkten aus dem zweiten Durchgang die zweitbeste Leistung des Wettkampfes in den Endkampf, konnte sich aber in der Finalrunde nicht steigern und erreichte am Ende Platz 3. Der Endkampf entbrannte zwischen Roy Lange und Holger Suchi, den der Hallenser mit einem Punkt Vorsprung gewann. Somit wurde Holger Suchi, Schüler der 8. Klasse der Pestalozzi-Oberschule Bitterfeld, erster DDR-Schülermeister in der Klasse F2B-S.

Die Mannschaftswertung gestaltete sich weniger spannend. Hier setzte sich die Mannschaft Cottbus I mit Zapf, Lehmann und Lieske an die Spitze und wurde mit 5606 Punkten erster DDR-Mannschaftsmeister dieser Klasse.

Zur technischen Seite des Wettkampfes

Die Modelle waren recht ordentlich gebaut und entsprachen im wesentlichen dem Bauplan. Es muß aber noch mehr Wert auf die Einhaltung der Abmessungen gelegt werden. Als Bespannung wurde bei den meisten Modellen Papier verwendet. Einige Modelle waren mit Bügelfolie bespannt und farblich gut gestaltet. Unter den Motoren konnte man die ganze Palette der bei uns üblichen Motoren sehen. Und es zeigte sich, daß es nicht auf den Typ des Motors ankommt. Die Bestleistung wurde mit einem guten alten Zeiss-Motor erreicht!

Wichtig für die Klasse F2B-S ist ein Motor, der in allen Fluglagen sicher läuft und gut anspringt. Die Motoren wurden



Diese drei erkämpften sich mit ihren „Kukis" den Weg auf das Siegerpodest: Torsten Lieske, Holger Suchi und Roy Lange (v. l. n. r.)



Mit einem einzigen Punkt Vorsprung wurde der Bitterfelder Holger Suchi der erste Schülermeister in der Klasse F2B-S (Foto links)

Eines der erfolgreichen Cottbuser „Gespanne", hier der Meisterschaftsdritte Torsten Lieske mit seinem Helfer

Fotos: Metzner

von den meisten Wettkämpfern gut beherrscht. Es waren nur wenige Wiederholungen notwendig. Das hat dazu beigetragen, daß die Meisterschaft sehr zügig durchgeführt werden konnte.

Die Flugleistungen wurden von den bei den Senioren in der Klasse F2B bekannten Schiedsrichtern Thea und Helmut Brandt und Joachim Reichelt beurteilt. Sie schätzten ein, daß die meisten Wettkämpfer gut auf die Meisterschaft eingestellt waren und beachtliche Leistungen boten. Zu den einzelnen Flugfiguren nannten sie folgende Hauptfehler:

— Meist erfolgt das Anzeigen der Figuren zu kurz.

Die Anzeige sollte durch Heben des Armes über eine ganze Flugrunde erfolgen.

— Zwischen den Flugfiguren sollte der Wettkämpfer fast immer drei Runden fliegen, so daß die Schiedsrichter Zeit zum Schreiben der Punkte haben.

— Die Starts erfolgten zu steil.

— Loopings wurden zu eng geflogen, was zu Abstürzen führte.

— Beim Wingover war das Nachdrücken zu deutlich, dadurch kam es zum Verziehen der Figur. Nach Meinung der Schiedsrichter sollte der Koeffizient des Wingovers erhöht werden, da diese Figur weitaus schwieriger zu fliegen ist als der Looping.

Nun noch ein Wort zum organisatorischen Ablauf des Wettkampfes. Beide Durchgänge und die Finalrunde wurden an einem Tag geflogen. Diese Regelung erwies sich als nicht besonders günstig, denn die Belastung war für Wettkämpfer und Schiedsrichter gleichermaßen sehr hoch. Besser ist es, einen Durchgang auf den zweiten Wettkampftag zu verlegen. Auch sollten alle Wettkämpfer die Möglichkeit haben, drei Durchgänge zu fliegen, so daß jeder eine schlechte Leistung oder einen Defekt ausbügeln kann.

Wolfram Metzner

Ergebnisse Seite 33 dieser Ausgabe

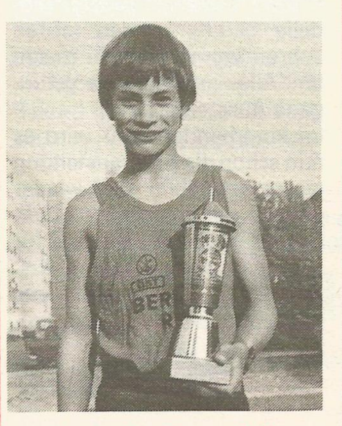
Juri-Gagarin-Pokal ging nach Berlin

Raketenmodellsportler der DDR trafen sich Mitte Mai in Kreuzbruch bei Berlin zum 1. Zentralen Wettkampf um den Juri-Gagarin-Pokal. Die Bezirke Berlin, Karl-Marx-Stadt und Gera hatten ihre besten Junioren und Senioren bei entsprechenden Nominierungswettkämpfen ausgesucht, um die beiden begehrten Messingpokale mit in ihre Bezirke zu nehmen.

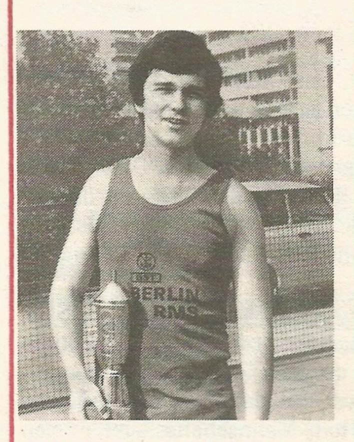
Wer bei den RM-Sportlern keine gute körperliche Fitneß mit an den Wettkampfort bringt, der kann den berühmten Blumentopf auch nicht gewinnen. Thomas Hellmann aus Berlin, der strahlende Gewinner des Juri-Gagarin-Pokals bei den Junioren, mußte tüchtig laufen. Schon in der ersten Disziplin, den Fallschirmzeitraketen, spurtete er nach dem ersten Start etwas über sieben, nach dem zweiten knapp fünf und nach dem dritten Start reichlich sechs Minuten hinterher: querfeldein, über Gräben, Drahtzäune, Schienen. Und dann heißt es ja auch jedesmal, schnell wieder am Startplatz zu sein, um die Rakete für den nächsten Start zurechtzumachen. Dabei darf auch nicht der kleinste Fehler passieren, sonst ergeht es jedem so wie dem Jenenser Hans-Jürgen Woldau, der als alter Hase bei den Senioren in der Wertung mit dem Zwickauer Dietmar Preuß an der Spitze lag. Gleich nach dem ersten Start mußte er auf einen Baum klettern, um seinen Flugkörper zu bergen, der ihm eine Maximalwertung einbrachte. Das alles kostete ihn Zeit. Schnell eilte er zurück, um den zweiten Durchgang nicht zu verpassen. Auch der zweite Start glückte, seine Rakete flog Maximalzeit, und sie landete wieder in einem Baum. Er hätte jetzt in Ruhe seine zweite Rakete startfertig machen können. Aber diese Rakete auf dem Baumwipfel hatte ihm Glück gebracht. Ehrgeizig barg er auch diese in mühevoller Arbeit. Innerlich bereitete er sich schon auf ein mögliches Stechen mit dem Zwickauer Preuß vor. So packte er, Zeitdruck im Nacken, seine Erfolgsrakete zum dritten Mal, startete und — hatte einen winzigen Fehler gemacht. Dieser wurde mit 0 Punkten bestraft, denn der Fallschirm wollte nicht aus der Rakete. Die Hoffnung, den Pokal mit nach Jena zu nehmen, war geringer geworden. So gewann bei den Senioren in dieser Disziplin der Zwickauer Dietmar Preuß mit ebensolch fabelhafter Zeit (Gold C) wie der kleine Berliner Thomas Hellmann bei den Junioren.

In der zweiten Disziplin an diesem Tag traten die RM-Sportler mit ihren Raketengleitern an. Thomas Hellmanns 13 g leichter Gleiter war nach drei Starts insgesamt 288 s in der Luft gewesen. Das bedeutete für ihn wieder Platz 1! Die Berliner Andre Knöfel und Karsten Heurich folgten ihm auf den Plätzen 2 und 3. Bei den Senioren führte in der Pokalwertung in der gleichen Klasse Olaf Götzmann aus Berlin vor Hans-Jürgen Woldau, Jena, und Dietmar Preuß aus Zwickau.

Nach den ersten beiden Disziplinen lag bei den Junioren Thomas Hellmann souverän mit Platzziffer 2 in der Wertung um den begehrten Messingpokal vor Karsten Heurich (9) aus Berlin und Michael Plehn (10) aus Jena an der Spitze. Bei den Senioren führte hauchdünn der Berliner Olaf Götzmann mit Platzziffer 4 vor Dietmar Preuß,



Strahlend nahm Thomas Hellmann aus Berlin den Junioren-Pokal entgegen



Olaf Götzmann holte den Juri-Gagarin-Pokal für die Senioren nach Berlin

Fotos: Tittmann, Kämpfe



Platzziffer 5, und Jürgen Woldau, Platzziffer 7.

Am zweiten Wettkampftag ging es dann um alles. Mit den Ergebnissen des Bremsbandraketenwettbewerbs wurden die Pokalgewinner ermittelt. Für Thomas Hellmann reichte noch der Platz 7, um mit Platzziffer 9 überragender Sieger bei den Junioren zu werden. Sieger der Klasse S6A wurde aber der Zwickauer Andre Steiner vor Jan Loschinski, Berlin, und Michael Plehn, Jena.

Bei den Senioren war das Gerangel in der Pokalwertung bis zum letzten Start offen. Fred Tittmann aus Berlin, der sich hier in der Wertung um den Pokal auf Platz 1 schob, teilte sich am Ende mit Hans-Jürgen Woldau aus Jena Platz 3. Vor dem letzten Start überhaupt lag in der Gesamtpokalwertung der Berliner Olaf Götzmann auf Platz 1. Der letzte Starter, Dietmar Preuß, konnte zwar mit einem guten Start und langen Flug den Berliner in der letzten Disziplin auf Platz 2 verweisen, die 45 s lange Flugdauer seiner Rakete reichte jedoch nicht, um den Pokal nach Zwickau zu entführen. So behielten die Berliner die beiden wertvollen Pokale in der Hauptstadt der DDR.

Ralf Oldenburg

4. Plastmodell-Ausstellung in Schönefeld

Viele Hunderte Besucher zählte die 4. Plastmodellflugzeug-Ausstellung des Luftfahrtklubs „Otto Lilienthal" am 9. Mai im Klubhaus der INTERFLUG in Berlin-Schönefeld. 53 Modellbauer aus Berlin und anderen Bezirken der DDR zeigten diesmal 186 Modelle von Flugzeugen aus Plastbausätzen der Produktion sozialistischer Länder, die gleichzeitig einen beachtlichen Leistungsanstieg dokumentierten. Alle Altersstufen waren vertreten; der jüngste Aussteller war 10 Jahre alt, der älteste Modellbauer 54.

Für den Experten sei angemerkt, daß die Grundlage der gezeigten Modelle 77 verschiedene handelsübliche Bausätze aus der DDR, der ČSSR, der UdSSR und Polen waren. Wieder einmal hat sich gezeigt, daß im Flugzeugplastmodellbau der Maßstab 1:72 weit an der Spitze liegt. Mehr als 80 Prozent der gezeigten Modelle bestätigten das.

Vielbeachtet waren auch die Modelle unserer tschechoslowakischen Freunde aus Pardubice. Sie bereicherten die Schau mit Modellen von Flugzeugen, mit denen Piloten ihres Landes in Vergangenheit und Gegenwart flogen.

Als Kundendienst zeigte die Ausstellung die neuesten Entwicklungen von Kovosavody/ČSSR: eine Aero L-39 und die Avia S-18 aus den zwanziger Jahren. Beide Modelle kommen noch in diesem Jahr auf den Markt.

Leider hat das Kombinat PLASTICART die Modellbauer und Besucher einmal mehr enttäuscht, denn ein neues Modell scheint auch in der nächsten Zeit nicht in Aussicht. Es ist nahezu unverständlich, daß der vom Betrieb Zschopau einstmals gezeigte Weg nicht weiterverfolgt wird.

Unter den ausgestellten Modellen waren mehr als in den vorangegangenen Jahren auch Um- und Neubauten zu sehen. Gerade darin zeigt sich, daß immer mehr Modellbauer entdecken, was aus einem gekauften Bausatz gemacht werden kann. Beachtenswert war die Kollektion des Landwirtschaftsflugzeugs L-60 mit 13 Modellen unterschiedlichster Bemalung der Modellbauer um Gerd Desens aus Nauen. Viel Anerkennung zollten die Besucher auch dem Neubau einer Jak-11 im Maßstab 1:72 in den Farben aus den ersten Jahren unserer Luftstreitkräfte von unserem Freund Meißner, dessen Modelle bereits in den letzten Jahren von sich reden machten. Alles in allem eine gelungene Ausstellung.

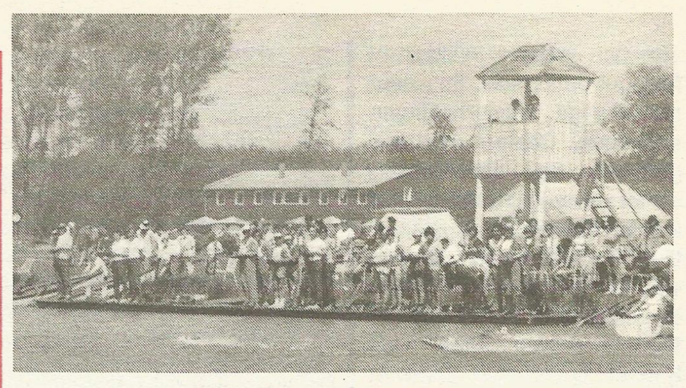
Im kommenden Jahr wird es nun schon die 5. Veranstaltung dieser Art geben. Und wieder werden die Freunde des Luftfahrtklubs der INTERFLUG für 1983 das gleiche Thema ausschreiben: „Flugzeuge aus Bausätzen der Produktion sozialistischer Länder."

Hans-Joachim Mau

Internationaler Wettkampf im Fesselflug

Modellsportler aus der UdSSR, der ČSSR, der KVDR, Polen, Bulgarien und der DDR beteiligten sich an einem Freundschaftswettkampf sozialistischer Länder im Fesselflug, der Anfang Juni in Debrecen (Ungarn) ausgetragen wurde. Für die DDR starteten in der Klasse F2B (Kunstflug) Konrad Schneider und Jürgen Reichelt aus dem Bezirk Dresden sowie Klaus Singer aus dem Bezirk Karl-Marx-Stadt, welche die Plätze 16 (Singer), 19 und 20 belegten.

Sieger in der Klasse F2B wurde Anatolij Kolesznyikow, UdSSR, mit 5897 Punkten vor seinem Landsmann Vladimir Jeszkin. In der Klasse F2A (Speed) gewann der Pole Thomas Choljnacki mit 272,72 km/h vor Andrzej Rachwal, die damit auch den Mannschaftssieg für ihr Land sicherten. Mannschaftssieger in den anderen Klassen wurde die UdSSR. In der Klasse F2C (Mannschaftsrennen) erreichten als bestes Team die sowjetischen Sportler Sapovalow/Onufrijenko eine Zeit von 7,21 min.



Debrecen '82

Heiße Tage und heiße Rennen prägten den Charakter des diesjährigen, schon zur Tradition gewordenen Wettkampfes der FSR-Klassen in der ungarischen Pußta. Rund 60 Schiffsmodellsportler aus der UVR, der DDR und der Republik Österreich trafen sich vom 14. bis 16. Mai, um in den drei Kategorien FSR 3,5, 6,5 und 15 die Besten zu ermitteln. Es wurden 94 Modelle gemeldet, wobei die Klasse FSR 15 mit 41 Startern am stärksten vertreten war.

Alle sechs DDR-Wettkämpfer waren gut auf die Rennen vorbereitet. So gab es relativ wenig Ausfälle der Modelle durch technisches Versagen. Das warme, trockene Wetter bescherte mehreren Wettkämpfern Probleme bei der Vergasereinstellung. Durch den Einsatz moderner Modellkonstruktionen und Motoren war die Leistungsdichte der Starterfelder recht hoch.

Aus zwei Vorläufen erreichten die zwölf besten Sportler das Finale. Die Rundenzahlen dieser Vorläufe bildeten die Grundlage für die Mannschaftswertung. Unsere Mannschaft II mit Lutz Schramm, Dr. Peter Papsdorf und Otmar Schleenvoigt konnte den begehrten Wanderpokal mit einem Gesamtsieg von 189 Runden erkämpfen. Es folgten die Mannschaft aus Debrecen mit 185 Runden und die österreichische Mannschaft mit 183 Runden.

Ditmar Roloff

Einzelwertung (Finale):

FSR 3,5 (25 Starter)	
1. T. Szabo (UVR)	61 R.
2. L. Schramm (DDR)	59 R.
3. I. Solyom (UVR)	57 R.
5. K. Zimmer (DDR)	55 R.
12. Dr. P. Papsdorf (DDR)	2 R.
FSR 6,5 (28 Starter)	
1. D. Roloff (DDR)	64 R.
2. I. Kiss (UVR)	61 R.
3. T. Gyarmati (UVR)	58 R.
5. Dr. P. Papsdorf (DDR)	55 R.
7. O. Schleenvoigt (DDR)	52 R.
FSR 15 (41 Starter)	
1. I. Balogh (UVR)	70 R.
2. E. Kiss (UVR)	68 R.
3. R. Schmidt (A)	67 R.
10. O. Schleenvoigt (DDR)	36 R.
11. H. Woldt (DDR)	36 R.

Neue Modellsportliteratur

Wir machen alle Leser unserer Zeitschrift auf folgende Neuerscheinungen aufmerksam, die von den Verlagen für die kommende Zeit angekündigt wurden:

Hinstorff will noch im Juli (28. Woche) den Titel „Schiffsanker im Wandel der Zeiten" von Günther Schmidt ausliefern (12,50 Mark, Bestell-Nr. 522 606 2).

Transpress kündigt für August und September das Erscheinen dreier weiterer Titel der Modellsportbücherei an. Dabei handelt es sich um „Automodellsport-Grundlagen" und „Flugzeug-Plastmodellbau" (Preis jeweils 9,80 Mark, Bestell-Nr. 566 167 0 bzw. 566 127 5) sowie „Flugfähige, vorbildgetreue Nachbauten" (etwa 14,80 Mark, Bestell-Nr. 565 913 2). Ebenfalls vom transpress-Verlag wird für Oktober „Seemacht im Spiegel der Geschichte" von Heinz Neukirchen angekündigt (etwa 29,80 Mark, Bestell-Nr. 566 297 2).

Interessenten wenden sich bitte ausschließlich an den zuständigen Buchhandel, da weder wir als Redaktion noch die Verlage Bestellungen entgegennehmen.

Der »Große Preis« blieb in Freital

Am 15. und 16. Mai trafen sich 30 SRC-Fahrer aus vier Bezirken der DDR und aus Prag zum C-Klassen-Pokalrennen in Freital. Erstmalig wurden die Klassen C/24 und C/32 an einem Rennwochenende gefahren, der bekannte „Škoda-Pokal" im Dezember bleibt den A-Klassen vorbehalten!

Daß der Austragungsmodus in beiden Klassen etwas voneinander abwich, ist wohl in erster Linie dem Wettkampfleiter M. Schöne zuzuschreiben. Also wurde die Qualifikation in der C/32 über 5mal 1 min in Fünfergruppen gefahren. Hier setzten sich die Freitaler M. Wolf und L. Müller durch und hatten sich damit sofort für das Halbfinale qualifiziert. Der Top-Favorit M. Schöne mußte sich als Dritter der Qualifikation über das Viertelfinale für das Halbfinale qualifizieren. Diesen Sprung schafften außer ihm noch A. Zänker, R. Köhler, M. Herold, U.-E. Pietsch, F. Heinzmann, D. Moosdorf und F. Kern. Um am Finale teilnehmen zu können, mußten schon 140 Runden in 5mal 3 min gefahren werden, was nur M. Schöne, F. Kern, M. Wolf, L. Müller und D. Moosdorf schafften.

Das Finale selbst war sehr hektisch. Der Ausfall der elektronischen Rundenzählanlage sorgte für zusätzlichen Diskussionsstoff. Als Ursache dafür wurden später defekte Kondensatoren auf dem Leitkiel einiger „Boliden" festgestellt. Ein Duo setzte sich sofort an die Spitze und baute seinen Vorsprung bis zum Schluß des 25minütigen Finals auf sieben Runden aus. Die Rede ist von M. Schöne, dem Sieger, und L. Müller, der sich nur um ganze fünf Meter geschlagen geben mußte. Einen sicheren dritten Platz erfuhr sich der noch als Schüler startende F. Kern. Als noch der Qualifikationsbeste M. Wolf auf dem vierten Platz einkam, war der Triumph der Freitaler SRC-Fahrer perfekt. Erst auf dem fünften Platz kam der Leipziger D. Moosdorf ein.

Am gleichen Tag wurde noch die Qualifikation in der C/24 gefahren. Diesmal fuhren nur zwei Fahrer gleichzeitig auf den Zeitfahrspuren ihre Qualifikation über 2mal 1 min. Und wieder war M. Schöne nicht der Schnellste. Er fuhr zwar sagenhafte elf Runden (21 m in einer Minute), war damit für's Halbfinale qualifiziert, aber noch sechs Meter mehr fuhr M. Wolf. Die acht anderen Halbfinalplätze belegten R. Köhler, U.-E. Pietsch, M. Herold, F. Heinzmann, L. Müller, M. Eichner, J. Herbst und W. Lange. Reichten in der C/32 noch 140 im Halbfinale gefahrene Runden zur Finalteilnahme, so mußten in der „Großen" (C/24) 158 gefahren werden (bei gleicher Fahrzeit).

Im Finale waren wieder Hektik und Dramatik „Trumpf". Nur einer kam ohne größere Probleme über die Runden: Ulf-Edgar Pietsch. Er begann mit einem Blitzstart und gab die Führung nicht mehr ab. Sein Wagen, ebenso wie der von M. Schöne, mit einem „Erdnuß-Motor" bestückt, lief „Spitze". Mario konnte zu Beginn des Finals über 5mal 5 min noch gut mithalten, doch nach mehreren Zusammenstößen war er froh, daß er seinen zweiten Platz vor M. Wolf retten konnte. Zehn Runden dahinter kam L. Müller auf den vierten Platz. Er war der einzige Finalteilnehmer, der keinen Kobalt-Motor fuhr. Etwas abgeschlagen, dem mörderischen Tempo an der Spitze nicht mehr gewachsen, landete J. Herbst auf dem fünften Platz.

In der Pokalwertung — die erreichten Plätze in beiden Klassen wurden addiert — belegte das Freitaler Trio M. Schöne, L. Müller und M. Wolf die ersten drei Plätze.

Auf Wiedersehen zum Škoda-Pokal im Dezember, der erstmalig in der 24er und 32er Klasse ausgefahren werden wird. Nähere Informationen gehen den Kollektiven noch zu.

Michael Wolf

DDR-Rekordzeiten auf dem Dosseteich

Am Sonntag, dem 6. Juni 1982, wurde der erste Pokalwettkampf im Schiffsmodellsport um den Dossepokal in Wittstock durchgeführt. Um diesen neuen Wanderpokal, den der Genosse H. Krieglstein, Vorsitzender der Kommission Sozialistische Wehrerziehung, stiftete, kämpften 17 Starter aus den Bezirken Berlin, Schwerin und Potsdam mit 30 Modellen.

Trotz „tropischer" Temperaturgrade und starker Blendung durch die Sonne wurden sehr gute Ergebnisse erreicht. Gegen 10.00 Uhr konnte Volker Gehl aus Wittstock bereits den seit den Magdeburger Weltmeisterschaftstagen bestehenden DDR-Rekord des GST-Sportlers Peter Wilczynski aus Leipzig in der Klasse F3-E von 141,2 auf 142,4 Punkte erhöhen. Den im Mai 1981 von Kay-Michael Thonack aus Wittstock aufgestellten DDR-Rekord in der Klasse F3-V mit 140,4 Punkten schraubte Volker dann im ersten Durchgang vom Vormittag auf 142,0 Punkte. Am Nachmittag gelang es ihm aber, in einem ebenfalls fehlerfreien Lauf noch zwei Sekunden schneller zu sein und diese gerade aufgestellte neue Rekordzeit noch auf 142,4 Punkte zu verbessern.

Hiermit war ihm der Gewinn des „Dossepokals", der für das beste Tagesergebnis in der Disziplin F3 vergeben wurde, sicher, und er nahm diesen dann mit Stolz und großer Freude bei der Siegerehrung aus den Händen des Genossen H. Krieglstein entgegen.

Für den zweiten und dritten Platz bei diesem Pokalwettkampf konnten Peter Böhme mit 140,6 und Uwe Böhme mit 140,0 Punkten, beide aus dem Bezirk Schwerin, geehrt werden.

Fritz Wolf

Achtung, RC-Sportler!

Störungen an Fahrreglern

In der letzten Zeit traten häufig Fehler und Reklamationen an elektronischen Fahrreglern der Hersteller PGH Freiberg und Firma Leßnau (Teltow) auf. Wir erhielten den Werkstatthinweis, daß diese Fehler eindeutig auf mangelhafte Entstörung und den Einsatz von dreipoligen Motoren zurückzuführen sind.

Wir bitten daher alle RC-Modellsportler, unbedingt die Betriebsanleitung derartiger Fahrregler zu beachten und sich in der einschlägigen Fachliteratur mit den Einsatzbedingungen vertraut zu machen!

Terminkalender Modellsport

Uns erreichten folgende Ausschreibungen zu Wettkämpfen im Modellsport:

Flugmodellsport

Pokalwettkampf im Raketenmodellsport um den Sigmund-Jähn-Pokal und den Pokal des VEB Lackharz Zwickau am 21. und 22. August 1982 auf dem Fluggelände Hartenstein für Schüler, Junioren und Senioren in den Klassen S3, S4, S6 und S7. Meldung bis 31. Juli an Siegfried Görner, 9580 Zwickau, Kirowstr. 8. Meldestelle: 20. August bis 19.00 Uhr im VEB Lackharz Zwickau.

Pokalwettkampf im Fesselflug um den Pokal des VEB Industrie- und Kraftwerksrohrleitungen am 18. und 19. September 1982 in Bitterfeld für Schüler (Klasse F2B-S), für Junioren (Klasse F2B) sowie für Junioren und Senioren (Klasse F4B-V). Meldung bis 15. August an Matthias Möbius, 4400 Bitterfeld, Walter-Rathenau-Str. 31.

Schiffsmodellsport

Oderbruchpokal am 14. und 15. August 1982 in Manschnow und Bleyen (Kreis Seelow) in den Klassen F, E und FSR für Schüler, Junioren und Senioren. Anmeldeschluß (bei Peter Nowack, 1211 Manschnow, Friedensstr. 70a) bereits verstrichen.

Pokalwettkampf am 25. und 26. September 1982 auf dem Emsenteich in Bad Sulza (Kreis Apolda) in den Klassen E, F1, F2, F3 und FSR für Junioren und Senioren. Meldung bis 20. August an Gerald Rosner, 5320 Apolda, Moskauer Str. 16. Die Anfahrt zum Wettkampfgelände ist in der Ortslage durch Hinweisschilder SMS gekennzeichnet.



Segelschulschiff Wilhelm Pieck

Die Schonerbrigg „Wilhelm Pieck" wurde von dem Warnemünder Schiffbauingenieur Willi Schröder von Anfang an als Vergnügungs- und Ausbildungsschiff konstruiert. Diesem Sinn entsprechend ergaben sich die Hauptabmessungen, die Formen des Rumpfes und die Ausführung der Takelage.

Der Rumpf hat als nichtfrachttragendes Segelschiff eine scharfe Klipperform. Jachtähnliche Spantformen (starke Aufkimmung, größter Klimmradius, V-förmige Vorschiffs- und liegende Achterschiffsspanten) tragen in Verbindung mit einem angesetzten Ballastkiel von 40t zu einer hohen Krängungsstabilität bei. Das Heck ist als gewölbtes Spiegelheck ausgeführt. Das Deck ist abgesetzt. Im Mittschiffsbereich befindet sich das Hauptdeck; vorn das halbhohe Backdeck und achtern das ebenfalls halbhohe Poopdeck. Alle Decks sind mit 10cm breiten und 4cm starken Kiefernplanken belegt.

Der vollständig aus Stahl hergestellte Rumpf wurde auf 63 Bauspanten gebaut. Die Überlappungen der Plattgänge wurden genietet; die Stöße geschweißt. Sechs wasserdichte Schotten unterteilen den Schiffskörper in 7 Abteilungen. 3 Speigatts im Schanzkleid an jeder Bordseite ermöglichen den raschen Abfluß des übergekommenen Wassers auf dem Hauptdeck. Auf der Oberkante der Bordwand ist ein umlaufender Handlauf angebracht.

Die 73,5-kW- (100 PS)-Hilfsmaschine ist für den Segler etwas zu leistungsschwach ausgelegt. Sie verleiht ihm aber bei ruhiger See und normalen Revierfahrten eine Geschwindigkeit von 5kn. Zwei Dieselgeneratorsätze von 50 und 18kW werden außer ihrer Hauptzweckbestimmung, der Stromerzeugung, auch zum Luftladen, zum Lenzen und als Feuerlöschpumpen verwendet.

Die ersten Monate nach Indienststellung lief die „Wilhelm Pieck" als Rahschoner. Bei dieser Besegelungsvariante waren die beiden unteren Zwischenstage Großstag, Großstengestag) nicht vorhanden. An deren Stelle trat ein von Eselshaupt zu Eselshaupt verlaufender sogenannter Knickstag. Am Fockmast wurde das charakteristische Schonersegel von 69 m^2 gesetzt (1). In dieser ersten Zeit waren auch die Mehrzahl der Rundhölzer noch aus Holz. Aus Stahl waren lediglich der Klüverbaum, die Untermasten, die Fockrah und natürlich Stampfstock, Braß- und Halsbäume. Auf dem Poopdeck stand ein kleines, im Aufriß etwa quadratisches Kartenhaus. Auf dem Hauptdeck gab es noch kein Deckshaus, nur einen Niedergang und ein flaches Oberlicht. Dafür waren auf dem Hauptdeck zwei mit Drehdavits aussetzbare spitze Holzrettungsboote aufgestellt.

Das SSS erfuhr im Laufe seiner Geschichte zahlreiche Umbauten. Nachdem das Schonersegel wegen Uneffektivität entfernt und durch zwei weitere Zwischenstagsegel ersetzt wurde, blieb die Takelage bis heute im wesentlichen unverändert. Heute kann die „Wilhelm Pieck" bei günstigem Wetter noch zwei ausgesprochene Schönwettersegel setzen: im Topp des Fockmastes das dreieckige Skysegel und am äußersten, dünnsten Stag des Vorgeschirrs den Großen Jager, eine Art Spinnacker.

Die umfangreichsten Umbauten wurden an den Deckshäusern durchgeführt. Heute verfügt die „Wilhelm Pieck" auf dem Poopdeck über ein geräumiges Deckshaus mit Offiziersmesse, Karten- und Funkraum und einen umbauten Fahrstand für Revierfahrten unter Maschine. Auf dem Hauptdeck steht der Kombüsenaufbau mit Niedergang zum Mannschaftsdeck, zu Kombüse, Kartoffel- und Brotlasten. Beide Deckshäuser sind aus Aluminium gefertigt. Rettungsboote führt das SSS nicht mehr. An deren Stelle sind insgesamt 7 Rettungsflöße getreten. Der Rudergänger steht bei Fahrt unter Segeln selbstverständlich am achteren Steuerstand, damit er die Segel gut beobachten kann.

Die „Wilhelm Pieck" hat am Fockmast keine Mars- und Bramstengen. Der Fock-Untermast reicht vom Kiel bis zum Eselshaupt über der Bramsaling. Daran wurde die hölzerne

Ich war beim Stapellauf dabei

Die Deutsche Demokratische Republik war damals noch in Länder untergliedert. Tangermünde gehörte zu Sachsen-Anhalt mit der Landeshauptstadt Halle, als sich im Mai 1951 folgendes ereignete:

Der Lehrmeister kam in die Werkstatt, an seiner Seite der FDJ-Sekretär. Allgemeine Stille. „Zwei Mann mit guter Führung, möglichst zwei Seesportler", so begann unser FDJ-Sekretär. Es muß hier erwähnt werden, daß die GST erst später gegründet wurde, wir aber schon einen neuen Kutter K 10 hatten, da es innerhalb unserer FDJ-Gruppe die Interessengemeinschaft „Seesport" gab. Und nun fuhr er weiter fort: „Wir nehmen einen Schiffbau- und einen Maschinenschlosserlehrling! Lehrmeister, was meinst du, wer kommt dafür in Frage?" — Vollkommene Ruhe, denn in der Lehrwerkstatt war fast die ganze Kuttermannschaft in der Ausbildung. Dann kam die Überraschung, aus dem Kreis der Maschinenschlosserlehrlinge wurde ich ausgewählt.

Wir fuhren am nächsten Tag mit dem Zug nach Halle. Hier meldeten wir uns beim Landesvorstand der FDJ. Jugendfreunde aus anderen Betrieben waren auch schon angereist. Alle hatten Verpflichtungen von Jugendbrigaden und einzelner Jugendlicher zur Hilfe für den Bau des ersten Segelschulschiffes mit. Einige sogar seemännische Ausrüstungsgegenstände für dieses neue Schiff.

Am Vorabend des 26. Mai 1951 ging es dann mit dem Bus in Richtung Warnemünde. Die Aufgaben waren verteilt. Ich hatte die Ehre, die Landesfahne der Freien Deutschen Jugend von Sachsen-Anhalt zu tragen.

Die ganze Nacht fuhren wir dann über teilweise noch holprige Straßen und kamen völlig übermüdet am Ziel an. Ein herrlicher Sonnenschein begrüßte uns, und nach dem Frischmachen mit dem klaren Wasser der Ostsee waren wir wieder fit.

Alle marschierten nun an die Stelle des Stapellaufes und nahmen Aufstellung, um ein schönes weißes Schiff ins Wasser zu lassen. Die meisten sahen zum ersten Mal ein Segelschiff. Wenn auch noch Masten und Ausrüstungen fehlten, so war allein der Gedanke an die Segelromantik überwältigend. Nun war es endlich soweit, der erste Arbeiterpräsident der DDR, Wilhelm Pieck, erschien. Wir hatten mit unseren Fahnen Spalier gebildet, und vor uns hatten Seesportler mit Winkflaggen Aufstellung genommen. Sie setzten Winksprüche zum Empfang unseres Präsidenten ab. Es ist schon beeindruckend, wenn in etwa zwei Meter Entfernung der Präsident an einem vorbeischreitet, freundlich zunickt und

Fockstange angesetzt. Auch der Großmast besteht aus Untermast und Großstenge. Der Klüverbaum besteht aus einem Stück. Er ist nach unten gegen den Vorsteven durch je einen Wasser- und Stampfstag abgestagt; nach den Seiten durch insgesamt 6 Bugstage. Der Fockmast ist nach vorn durch 5 Stage abgestagt. Die Windkräfte nehmen bei diesem Mast je 4 Unterwanten und je 4 Pardunen auf. Zur nötigen Steifheit des Mastes sind Püttings-, Topp- und Bramwanten vorgesehen. Diese und die Unterwanten sind zum Begehen des Mastes ausgewebt (Webeleinen).
An der Hinterkante der Marssaling ist ein kurzes Relingstück angebracht. Vom Fock- zum Großmast verlaufen drei Zwischenstage. Der Großmast ist seitlich durch je 3 Unterwanten und je 2 Pardunen steifgesetzt. Unter- und Großstengewanten sind auch hier ausgewebt. Fock- und Marsrah sind mit Wirbelracks am Mast befestigt. Hangerketten, welche an den darüberliegenden Salings angeschäkelt sind, halten diese Rahen auf der richtigen Höhe. Dagegen sind die Bram- und Royalrahen bei aufgegeiten Segeln nach unten wegfierbar. Die Bereiche der Stenge, an denen die Tonnenracks auf- und abgleiten, sind deshalb mit Kupferschienen bewehrt. Zum Setzen der beiden Rahen braucht man die Bram- und Royalfallen. In ihren unteren Stellungen hängen sie in den Bram- und Royaltoppnanten, welche bei gesetzten Segeln lose durchhängen.
Großstag- und Großbaum sind mittels normaler Lümmellager an ihren Masten befestigt. Der Gleitschuh der Großgaffel gleitet an einer an der Hinterkante des Großmastes angeschweißten T-Schiene auf und ab. Interessant ist, daß die T-Schiene für die Schonersegelgaffel am Fockmast heute noch vorhanden ist.
Um Bug- und Stampfstage ist ein Klüvernetz gespannt. Dieses hält beim Streichen der Vorsegel diese, damit sie geborgen werden können. Auf dem Klüverbaum und auf allen Rahen sind 2 Jackstage aus Rundeisen angeschweißt. Bei den Rahen werden an die vorderen die Oberlieke der Rahsegel angeschlagen; die hinteren dienen den Matrosen als Handläufe. Fuß- und Nockpferde ermöglichen das Begehen der Rahen. Sie sind, ebenso wie alle Unterwanten und Spannschrauben, mit geteertem Schiemannsgarn bekleidet.
Die beiden unteren Rahen werden mit Toppnanten waagerecht eingestellt. Die Brassen der Fockrah fahren von den Nockbeschlägen zu den Braßbäumen am Hinterschiff. Alle anderen Brassen fahren zu Wegweiserblöcken an der Großstenge bzw. am Großtopp und von dort zu den Belegstellen am Groß-Mastgarten. Die Schoten der oberen drei Rahsegel fahren von den Schothörnern der Segel über Schotenrollen an den Rahnokken der darunterliegenden Rahen und über sogenannte Brillenblöcke in der Rahmitte zu den Belegstellen am Fock-Mastgarten. Die Schoten des Focksegels sind direkt am Kreuzpoller vor dem Poopfrontschott belegt. Die Halsen des Focksegels fahren von den Schothörnern über Blöcke an den Halsbäumen zu den Doppelpollern hinter der Ankerwinde.
Baumdirk, Gaffelgeer, Groß- und Großstagschot sind doppelt vorhanden. Je nachdem, auf welchem Bug das Schiff läuft, kommen sie zum Tragen. Der Piekfall hat zwei Belegstellen. Er wird beim Setzen der Gaffel auch doppelt gezogen. An der unteren Spitze des Gaffeltoppsegels ist die Schot dieses Segels angebracht. Sie muß nach jedem Wendemanöver über den Piekfall hinweg auf die Leeseite gebracht werden. Das Vorderliek des Gaffeltoppsegels ist am gleichnamigen Stag an der Hinterkante der Großstange mit Legeln befestigt.
Alle Stagsegel werden mittels Aus- und Niederholer auf den Stagen bewegt. Sie sind ebenfalls mit Legeln (große Drahtringe) an diesen angeschlagen. In die Schoten der Luvseite ist jeweils Loses gegeben. Mit dieser losen Schot wird das Schothorn des Stagsegels beim Wendemanöver über den darunterliegenden Stag auf die andere Seite geholt.
Zum Aufgeien der Rahsegel sind Gordings und Geitaue vorhanden. Die Anordnung der Gordings war ebenfalls ständigen Veränderungen unterworfen.
Die im Modellplan angegebenen Segelgrößen sind nur Beispiele. An Bord eines Segelschiffs sind immer mehrere Sätze Segel, die oft besonders in der Größe unterschiedlich sind. Moderne Segel sind aus hochreißfestem synthetischen Segeltuch hergestellt. Besonders beanspruchte Stellen im Bereich der Gordings und an den Ecken (Hörner) sind gedoppelt.
Die „Wilhelm Pieck" hat auf dem Backdeck ein kombiniertes Anker- und Verholsspill. Es wird manuell durch 11 Spillspaken angetrieben. Der Spillkopf und die beiden Kettennüsse können getrennt befahren werden. Zur Ankerausrüstung gehören zwei Patentanker von 422 und 460 kg und neun Kettenlängen von je 25 m. Zwei Stockanker von je 75 kg sind in Reserve.
Weitere technische Daten der „Wilhelm Pieck" sind

Länge über Klüverbaum: 41,00 m
Länge z. d. L.: 29,15 m
Breite a. Spt.: 7,60 m
Seitenhöhe: 4,50 m
Tiefgang: 3,15 m (hinten), 2,92 m (vorn)
Kielfall: 0,23 m
Segelfläche: etwa 500 m²
V unter Segel: max. 12 kn
Vermessung: 178 BRT/29 NRT
Besatzung max.: 32 Schüler/ 18 Stammbesatzung
Deplacement: rd. 290 t
Segel: 15 Stück

auch einige Worte mit den FDJlern plaudert. Nach den Ansprachen zum Stapellauf nahm dann die Jugendfreundin Zappe vom Zentralrat der FDJ den Taufakt vor. Großer Beifall entbrandete nach dem Aufschlagen der Sektflasche auf den stählernen Rumpf. Die Stopper wurden losgeschlagen, und der Schiffskörper glitt in das nasse Element, wo er von einem Werftbugsierer übernommen wurde. Sein neuer Liegeplatz war der Ausrüstungskai. Das war die „Geburt" unseres heutigen Segelschulschiffes „Wilhelm Pieck". Niemand an der Stelle dort hatte damals geahnt, welche Bedeutung dieses Schiff für die Ausbildung unserer Matrosenspezialisten in unserer GST erlangen würde.
Es war ein unvergeßlicher Tag. Die Abreise fiel uns schwer, wir alle hatten ein Erlebnis, das sich fest bei uns eingeprägt hat. Auch meinen Lebensweg hat es wesentlich beeinflußt. Über die Volkspolizei-See und die Seestreitkräfte bin ich heute wieder in einem Werftbetrieb als Technischer Leiter tätig, und das Schiff gelangte bei mir zu mehrfacher Bedeutung, im großen sowie im kleinen als Schiffsmodellbauer. 1977 hatte ich sogar die Möglichkeit, auf dem Segelschulschiff „Wilhelm Pieck" mitzufahren...

Werner Zuschke

Elemente der Takelage (schräggestellte Teilnummern)

I. Rundhölzer
(H = Holz; S = Stahl)
1 Fockmast S
2 Großmast S
3 Fockstenge H
4 Großstenge H
5 Klüverbaum S
6 Fockrah S
7 Marsrah S
8 Bramrah S
9 Royalrah S
10 Großstagbaum S
11 Großbaum S
12 Großgaffel S
13 Signalrah H
14 Stampfstock S

II. Stehendes Gut
(RS = Rundstahl)
15 Wasserstag RS
16 Stampfstag RS
17 Bugstag 4 × RS
18 Bugstag 2 ×
19 Fockstag (doppelt laufend)
20 Innenklüverstag (doppelt laufend)
21 Mittelklüverstag
22 Außenklüverstag
23 Jagerstag
24 Fockunterwanten Bb. u. Stb. je 4 ×
25 Toppwanten Bb. u. Stb. je 2 ×
26 Bramwanten Bb. u. Stb. je 2 ×
27 Fockstengepardun Bb. u. Stb. je 2 ×



28 Brampardun Bb. u. Stb. je 1 ×
29 Royalpardun Bb. u. Stb. je 1 ×
30 Püttingswanten RS
31 Großstag (doppelt laufend)
32 Großstengestag
33 Fliegerstag
34 Großunterwanten Bb. u. Stb. je 3 ×
35 Großstengepardun Bb. u. Stb. je 2 ×
36 Großstengewanten Bb. u. Stb. je 2 ×
37 Bramtoppnant
38 Royaltoppnant
39 Fußpferde (Fuß- und Nockpferde)
40 Gaffeltoppsegelstag

III. Segel
41 Großsegel
42 Gaffeltoppsegel
43 Großstagsegel
44 Großstengestagsegel
45 Flieger
46 Focksegel
47 Marssegel
48 Bramsegel
49 Royalsegel
50 Skysegel
51 Stagfock
52 Innenklüver
53 Mittelklüver
54 Außenklüver
55 Jager (großer Jager)

Innenklüverniederholer
Außenklüverniederholer
Stagfockniederholer
Mittelklüverniederholer
Jagerniederholer

Außenklüverschot
Jagerschot
Stagfockfall
Fockgeitau
Marsschot
Focktoppnant
Mittelklüverschot
Innenklüverschot
Focknockgording
Fockinnen- u. außengording
Marsgeitau
Marsinnengording
Marsaußengording
Bramgeitau
Braminnengording
Brammittel- u. außengording
Royalgeitau
Royalaußengording
Innenklüverfall
Außenklüverfall
Skysegelfall / Flaggleine
Bramfall

Fockhals
Außenklüverschot
Jagerschot
Stagfockschot / Ankerballfall
Fockgeitau
Marsschot
Focktoppnant
Mittelklüverschot
Innenklüverschot
Focknockgording
Fockinnen- u. außengording
Marsgeitau
Marsinnengording
Marsaußengording
Bramgeitau
Braminnengording
Bramaußengording
Royalgeitau
Royalmittel- u. außengording
Mittelklüverfall
Jagerfall
Flaggleine
Royalfall

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 20 21

Großstagschot
Fockschot
Großstagschot
Fockschot

Fliegerschot
Großstengestagschot
Flaggleine
Piekfall
Großdirk
Flaggleine
15 16 17 18 19
Fliegerschot
Großstengestagschot
Großstengestagfall
Piekfall
Großdirk
Flaggleine

Großstagfall
Fliegerfall
Gaffeltoppsegelniederholer
Gaffeltoppsegelfall

Großdirkaufholer
Fockbrass
Marsbrass
Brambrass
Royalbrass
Flaggleine
Bullentalje
Großdirkaufholer
Fockbrass
Marsbrass
Brambrass
Royalbrass
Flaggleine

Marstoppnant - 1
Bramschot - 2
Royalschot - 3
frei - 4
Fliegerniederholer - 5
Großstagniederholer - 6
Großstagausholer - 7
Großstagdirk - 15
Gaffeltoppsegelhals - 16
Klaufall - 17

8 - Großstageinholer
9 - Großstengestagsegelschothorn-auf - u. niederholer
10 - Großstengestagniederholer
11 - Royalrackniederholer
12 - Royalschot
13 - Bramschot
14 - Marstoppnant
18 - Gaffeltoppsegelhals
19 - Gaffeltoppsegelschot

Großschot
Gaffelgeer
20/21 - Bramrefftau

IV. Laufendes Gut
(d = doppelt vorhanden)
56 Focktoppnant d
57 Marstoppnant d
58 Piekfall
59 Baumdirk d
60 Klaufall
61 Gaffelgeer d
62 Großschot d
63 Großstagschot d
64 Fockbraß d
65 Marsbraß d
66 Brambraß d
67 Royalbraß d
68 Fockhals d
69 Fockschot d
70 Marsschot d
71 Bramschot d
72 Royalschot d
73 Stagfockschot
74 Innenklüverschot d
75 Mittelklüverschot d
76 Außenklüverschot d
77 Jagerschot d
78 Großstengeschot d
79 Fliegerschot d
80 Gaffeltoppsegelschot
81 Gaffeltoppsegelausholer
82 Reffbändsel
83 Flaggleine
84 Fockgeitau d
85 Marsgeitau d
86 Bramgeitau d
87 Royalgeitau d
88 Focknockgording d
89 Fockaußengording d
90 Fockinnengording d
91 Marsaußengording d
92 Marsinnengording d
93 Bramnockgording 4 × d
94 Bramaußengording d
95 Brammittelgording
96 Royalaußengording d
97 Royalmittelgording
98 Bramfall
99 Royalfall
100 Großstagdirk

Farbangaben

weiß:
Rumpf über Wasser, Untermasten, alle Rahen und Bäume, Reling, Rettungsflöße, Poop- und Backfrontschott, Schanzkleider innen, Deckshäuser, Klüverbaum, Salinge, Heizrohrummantelung (20), Wasser-, Stampf- und Bugstage, Spannschrauben aller Wanten und Pardunen, Wasserpaß, Spillspaken, Nagelbänke und die Teile 3, 5, 6, 7, 9, 13, 18, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 39;

grün:
Rumpf unter Wasser, Wassergänge aller Decks, Dachfläche von 2 und 3, Dachfläche von 1 (nur unter 40!), Sockel von 6, Stb.-Seitenlaterne und Lichtkasten (in Höhe des Backfrontschotts), die Teile 8, 11, 12, 15, 16, 24, 25;

schwarz:
Bug- und Reserveanker, Schriftzüge am Rumpf, stehendes Gut (geteerte Taubekleidung), Kappe von 20, alle Racks, Ankerketten und die Teile 17 und 29

holzfarben:
Decksbeläge, Gräting am Bug, Fock- und Großstenge, Steuerrad an 5, Teil 4;

rot:
Bb.-Seitenlaterne und Lichtkasten, Leckwehrmaterial (38);

verzinkt:
Belegnägel, Lichtgitterroste in 39, Teile



Die blaurotblaue Marke am Schornstein

Die Entwicklung der Seeschiffahrt der DDR begann mit der Indienststellung des 1903 gebauten Dampfers „Vorwärts" (s. miniplan in mbh 2 '80) am 13. Oktober 1950. Nach 105 Ladungsreisen in der Ostsee wurde der Dampfer aufgrund seines hohen Alters im April 1954 außer Dienst gestellt.
Ebenso wie sich die Volkswirtschaft der jungen DDR in diesen Jahren in einem raschen Tempo entwickelte, wuchs auch der Außenhandel unseres Staates immer mehr an. Zur Bewältigung des seewärtigen Außenhandels ordnete auf Beschluß des Ministerrates der DDR der Minister für Verkehrswesen am 1. Juli 1952 die Bildung des VEB Deutsche Seereederei Rostock mit Sitz in Rostock an. Damit wurde begonnen, die auf dem III. Parteitag der SED 1950 gegebene Orientierung zum Aufbau einer Handelsflotte zu verwirklichen.

Zum Anlaß des 30. Jubiläums stellen wir in unserer mbh-Serie ein modernes Schiff unserer Reederei vor.

Mehrzweckfrachter „Fliegerkosmonaut der DDR Sigmund Jähn"

Der Fünfjahrplan 1976 bis 1980 sah eine umfassende Rekonstruktion unserer Handelsflotte vor. Die Schiffe aus den Anfangsjahren des damaligen VEB Deutsche Seereederei näherten sich ihrem 20jährigen Einsatz und waren technisch wie auch moralisch verschlissen. Außerdem waren in den 60er Jahren zahlreiche Ankaufschiffe hinzugekommen, die ebenfalls den Anforderungen an den modernen Seetransport nicht mehr gerecht wurden. Für den wachsenden Containerumschlag und den Ro-Ro-Verkehr bedurfte es einer neuen Generation von Schiffen.
Insgesamt schieden im Laufe der fünf Jahre 61 Schiffe aus dem Bestand der Reederei aus, darunter die 1957 bis 1961 gebauten Typ-IV-Schiffe des VEB Warnowwerft Warnemünde und die 1959 bis 1963 im VEB Peenewerft Wolgast gebauten 840-tdw-Kümos. Etwa die Hälfte aller Abgänge waren Ankaufschiffe.



des laufenden Gutes aus Stahldraht und die Teile 10 und 23;
messingfarben:
Propeller, Glocke am Fockmast;
dunkelgrau:
Radargerät am Fockmast;
hellgrau:
Teile 40 und 37 (obere Kappen blau und gelb);
Leuchtfarbe rot:
Rettungsringe;
blau:
Scheuerleiste in Höhe des Hauptdecks, Handräder an 29;
altweiß:
alle Segel und die Persenning um die Reling am Achterschiff.

Stückliste

Stck.	Teil-Nr.	Benennung	Bemerkung
1	1	Deckshaus	
2	1	Kombüsenaufbau	
3	1	Niedergang	
4	1	Gräting	
5	1	Hecksteuerstand	
6	1	Steuerkompaß	vgl. Details 54
7	2	Klüse f. Notruderanl.	1× spiegelbildlich!
8	1	Luke	Achterpiek
9	4	Doppelpoller	
10	12	Augplatten	
11	1	Getriebekasten	
12	1	Wellenabdeckung	
13	4	Floßlager	
14	2	Nagelbank	
15	1	Luke	Verpflegungslast
16	1	Lüfter	vgl. Details 52 TGL 23-45185 $D_2 = 169$
17	4	Kreuzpoller	
18	2	Betinge	(Stützen der Nagelbank)
19	1	Großmast	runder Mastkragen
20	1	Heizungsrohr	
21	1	Fockmast	quadratischer Sockel
22	2	Betinge	
23	6	Decksbeschläge	für Vorsegelschoten
24	1	Luke	Kabelgatt
25	1	Luke	Vorpiek
26	2	Lüfter	
27	2	Halsbaum	1× spiegelbildlich!
28	2	Braßbaum	1× spiegelbildlich!
29	1	Anker- u. Verholwinde	
30	1	Lüfter	
31	1	Stellrad	
32	1	Baumstütze	für Großbaum
33	1	Baumstütze	für Großstagbaum
34	4	Klampen	für Vorsegelschoten
35	6	Klampen	
36	2	Decksschienen	für stehende Parten des laufenden Guts
37	2	Gasflaschen	Sauerstoff/Azetylen
38	1	Leckwehrmaterial	8 Balken
39	1	Rahmen	für Lichtgitterroste
40	1	Schlauchboot	
41	7	Rettungsflöße	für 12 Personen
42	4	Rackbügel	unterschiedliche Größen
43	2	Rackwirbel	unterschiedliche Größen
44	6	Schotleitrollen	nur unter 3 Rahen
45	2	Tonnenracks	unterschiedliche Größen

Die Typ-IV-Schiffe wurden durch den Typ „Meridian II" des VEB Warnowwerft Warnemünde ersetzt. Die Kümos konnten ersatzlos ausgesondert werden. Diese Schiffsgröße war auch in den 60er Jahren laufend durch Neubauten ergänzt worden. Den Ersatz der Ankaufschiffe, in der Mehrzahl sogenannte Mittelfrachter, übernahm der VEB Neptunwerft Rostock. Mit 30 Einheiten hatte diese Werft den größten Anteil an der Rekonstruktion zu bewältigen.
Bereits 1975 wurden mit der „Rudolf Diesel" (s. mbh 9 '79) erste Erfahrungen für den Bau der Serie „Poseidon 271/281" gesammelt. Bis August 1980 wurden von diesem Typ 19 Einheiten an den VEB Deutfracht/Seereederei abgeliefert. Zwischen Februar 1977 und November 1978 übernahm die Reederei 6 Schiffe des Typs „Neptun 471". Im Dezember 1978 folgte mit der „Pritzwalk" das erste Schiff der Serie „Neptun 421". Bis April 1980 kamen weitere vier Schiffe dieses Typs dazu, darunter die in diesem mbh-miniplan wiedergegebene „Fliegerkosmonaut der DDR Sigmund Jähn". Die anderen Schiffe erhielten die Namen „Pasewalk", „Crimmitschau" und „Glauchau".
Es ist üblich, für Serienschiffe vergleichbare Namen zu wählen. In diesem Fall sind es, von einer Ausnahme abgesehen, Namen mittelgroßer Städte der DDR. Das zweite Schiff war der letzte für 1978 geplante Stapellauf der Neptunwerft. Es wurde dem Ereignis des Jahres gewidmet. Ende August hatten der sowjetische Kosmonaut Waleri Bykowski und Sigmund Jähn ihren Flug zum wissenschaftlichen Orbitalkomplex „Salut 6/Sojus 29" erfolgreich absolviert. Damit war im Rahmen des Interkosmos-Programms auch ein Bürger der DDR für mehrere Tage im Weltraum. Während am 29. Dezember 1978 die ersten heftigen Böen über Rostock hinwegfegten und das Schneesturmsilvester ankündigten, taufte Erika Jähn, die Frau des ersten DDR-Kosmonauten, das Schiff auf den Namen ihres Mannes.
Die Schiffe vom Typ „Neptun 421" sind mit 13000 t Tragfähigkeit die größten auf der Neptunwerft gebauten Frachtschiffe. Sie sind moderne Mehrzweckschiffe für den Transport von Stückgut, Schüttgut, Holz und Containern. Als Wechseldecker entsprechen sie den gegenwärtigen Vorstellungen sehr wirtschaftlicher Schiffe. Sie besitzen drei Laderäume, deren wasserdichte Faltdeckelluken mit einer Lage Container belastet werden können. Die Back ist bis über den vorderen Laderaum hinaus verlängert. Die Maschine befindet sich im Achterschiff. Es ist ein aufgeladener Kreuzkopfdieselmotor des VEB Maschinenbau Halberstadt vom Typ K 9 Z 60/105 E (MAN-Lizenz).
Der kastenförmige Aufbau mit den rechtwinkligen Ausschnitten für zwei Boote und dem trapezförmigen Schornstein ist bereits seit Anfang der 70er Jahre typisch für die Frachtschiffe der Neptunwerft. In ihm sind außer den Diensträumen alle Wohn-, Wirtschafts- und Gemeinschaftsräume der Besatzung untergebracht. Für den Ladungsumschlag stehen fünf Zweihanger-Schwingbäume des Systems „Velle" zur Verfügung, 4 × 40 t und 1 × 20 t.
Die Schiffe sind für einen unbegrenzten Fahrtbereich ausgelegt. Sie werden vom VEB Deutfracht/Seereederei in den Bereichen Mittelmeer/Afrika und Asien/Amerika eingesetzt.

Text und Zeichnung: Detlev Lexow

Technische Daten
Länge ü. a.: 150,17 m
Breite: 21,00 m
Tiefgang (Volldecker/Freidecker): 9,05/7,70 m
Vermessung: 9 231,17/5 970,51 BRT
5 234,55/3 508,27 NRT
Tragfähigkeit: 12 685/9 410 tdw
Containerkapazität:
Gesamt: 445 TEU (Anzahl 20' Container)
an Deck 196 TEU
Maschinenleistung: 6 620 kW
Aktionsweite: 12 500 sm
Geschwindigkeit: 16,6/17,0 kn
Besatzung: 32 Personen

Farbangaben
Rumpf: unter Wasser grün
über Wasser hellgrau
Aufbauten: weiß
Decks: grün
Ladebäume und Lüfter: gelb
Schornstein: gelb, blau-rot-blaues Band

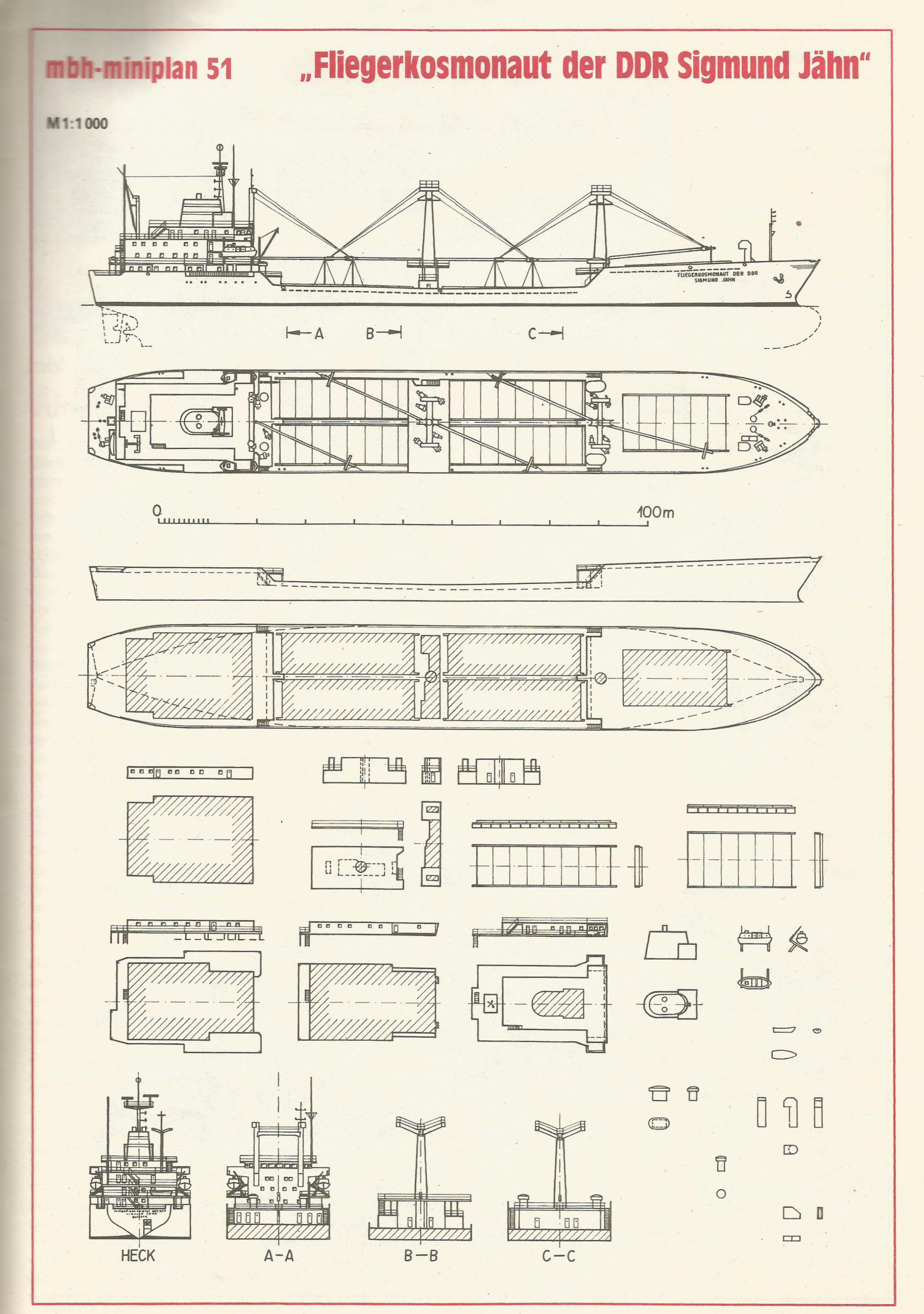
Leuchtturm Warnemünde

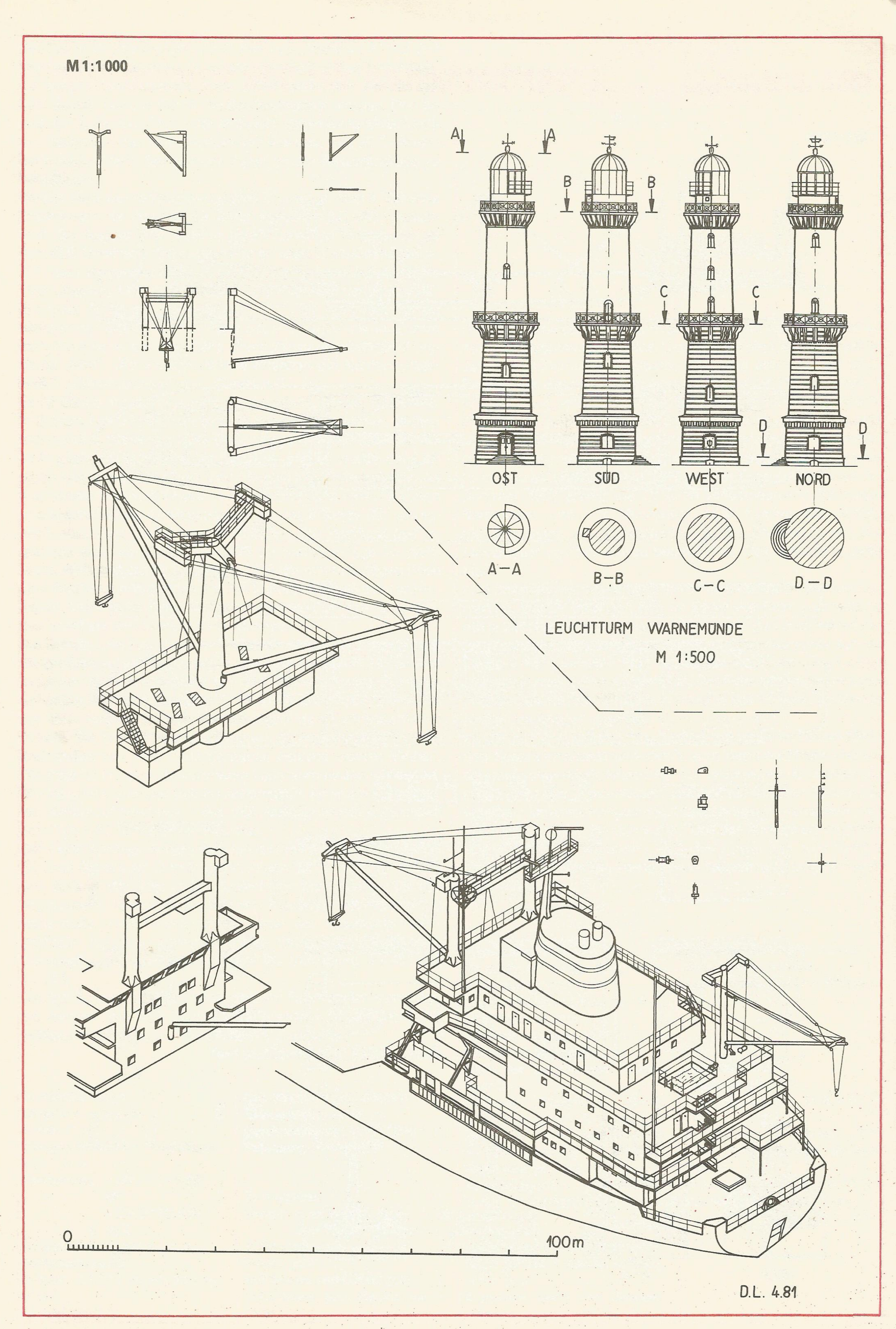
Der Warnemünder Leuchtturm steht zwar erst seit 84 Jahren auf der Strandpromenade, seine Geschichte feiert aber in diesem Jahr sein 120jähriges Jubiläum. 1862 ging beim Rat der Stadt Rostock ein Entwurf ein, der den „Umbau der Hafenleuchte in Warnemünde zu einem vollständigen Leuchtturm mit prismatischem Laternenhaus" betraf. 35 Jahre Kanzleigerangel waren nötig, bis die Rostocker Firma Otto Ludewig jr. mit dem Rammen von 33 Pfählen als Fundierung beginnen konnte. Dann ging alles recht schnell. Bis November 1897 war der Turm aufgemauert. Im Sommer 1898 erhielt die Optische Industrieanstalt Rathenow Baufreiheit, und am 19. Oktober 1898 bestieg die Abnahmekommission den Postdampfer „König Christian", um das Leuchtfeuer von See aus zu begutachten. Das Urteil fiel positiv aus.
Als Lichtquelle wurden ursprünglich Petroleumdochtbrenner verwendet. Hierfür befanden sich im Keller vier Petroleumbottiche mit je 200 l Fassungsvermögen. 1911 konnte die Leuchtstärke des Feuers durch Umstellung auf Petroleumglühlichtbrenner auf das 8fache erhöht werden. 1917 wurde das Feuer auf Gasglühlicht umgestellt und 1919 auf Elektrizität. Das Petroleumglühlicht blieb vorläufig als Notlicht erhalten und wurde später durch ein Diesel-Notstromaggregat abgelöst.
Im Juni 1952 übernahm der Seehydrographische Dienst (SHD) den Seezeichendienst und damit auch den Leuchtturm. Neben der laufenden Modernisierung der technischen Einrichtungen mußte sehr viel getan werden, um das interessante Bauwerk zu erhalten. Untersuchungen der Standfestigkeit erstreckten sich von 1949 bis 1966. Danach wurde 1969 das Mauerwerk überholt, und es bleibt zu wünschen, daß das inzwischen zum Symbol gewordene Ensemble Leuchtturm — Teepott noch lange erhalten werden kann.

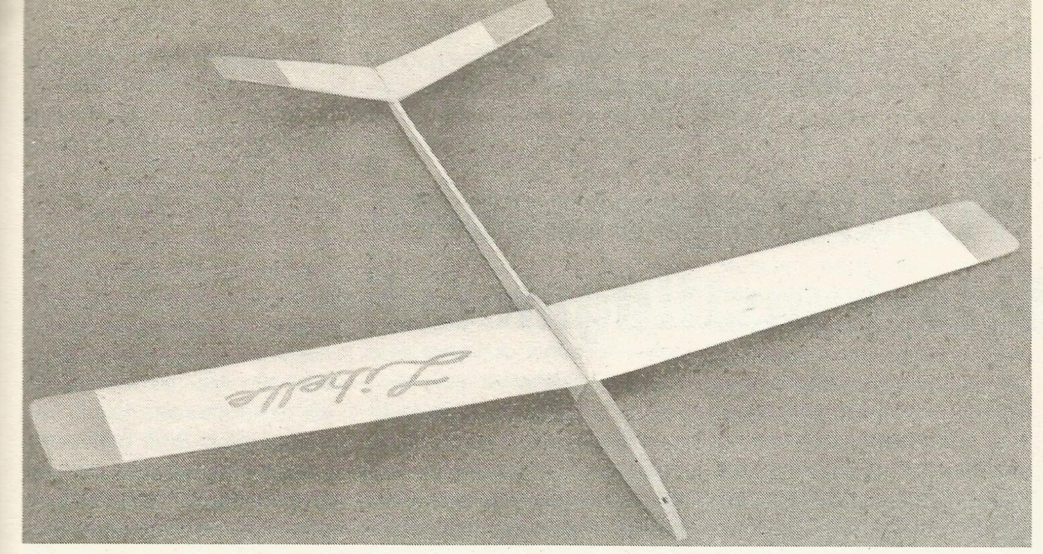
Technische Daten
Standort: 54° 10' 59" Nord, 12° 5' 24" Ost,
200 m vom Strand, 6 m über 0
Ges. Höhe: 30,62 m
Höhe bis 1. Galerie: 13,86 m
Höhe bis 2. Galerie: 24,72 m
Mitte des opt. Systems: 34,25 m über O
Kennung: Blitzgruppe (3 + 1); 3 Blitze je 0,3 s in 2,7 s Abstand. Nach 8,7 s 4. Blitz. Nach weiteren 8,7 s Wiederholung
Sichtweite am Tage: 16,7 sm
Hauptlichtquelle: Scheinwerferlampe 220 V/1 000 W

Farbangaben
Grundton des Mauerwerks: weiß
Ringe bis zur 1. Galerie: schwarz, ehem. grün
Kragsteine unter den Galerien: rotbraun
Fensterumrandungen: schwarz
Galeriegitter: schwarz
Lampenhaus: gelb mit Patinakuppel

Quellenangaben
Seewirtschaft 2/80
Marinekalender der DDR 1978 bis 1982
M. Neumann, D. Strobel: Vom Kutter zum Containerschiff, Berlin 1981
H. J. Luttermann: Leuchtturm Warnemünde, Leipzig 1979
J. Lachs, F. K. Raif: Rostock, 1967


mbh-miniplan 51
„Fliegerkosmonaut der DDR Sigmund Jähn“
M 1:1 000
FLIEGERKOSMONAUT DER DDR
SIGMUND JÄHN
A
B
C
0
100m
HECK
A–A
B–B
C–C


M 1:1000
A
A
B
B
C
C
D
D
OST
SÜD
WEST
NORD
A – A
B – B
C – C
D – D
LEUCHTTURM WARNEMÜNDE
M 1:500
0
100m
D.L. 4.81



mbh-Test

Anfänger-Flugmodell Libelle

Wer in der Turnhalle einen Gleitflugwettbewerb veranstalten oder der Bastelstraße zum Pionierfest einen modellsportlichen Charakter geben möchte, für den ist die „Libelle' genau das Richtige. Dieser Balsagleiter ist ein Entwurf von K. Seeger und wird vom VEB MOBA zum Preis von 3,40 Mark angeboten. Der Bausatz enthält eine Bauanleitung und das notwendige Balsaholz, auf dem die Modellteile bereits aufgedruckt sind. Für den Bau des Modells benötigen wir lediglich noch ein Stahllineal, einen Schleifklotz, bezogen mit mittlerem und feinem Schleifpapier, einige Stecknadeln sowie ein scharfes, spitzes Messer. Als Klebstoff verwenden wir Duosan-Rapid. Für das Imprägnieren des Gleiters eignet sich verdünnter farbloser Nitrolack.

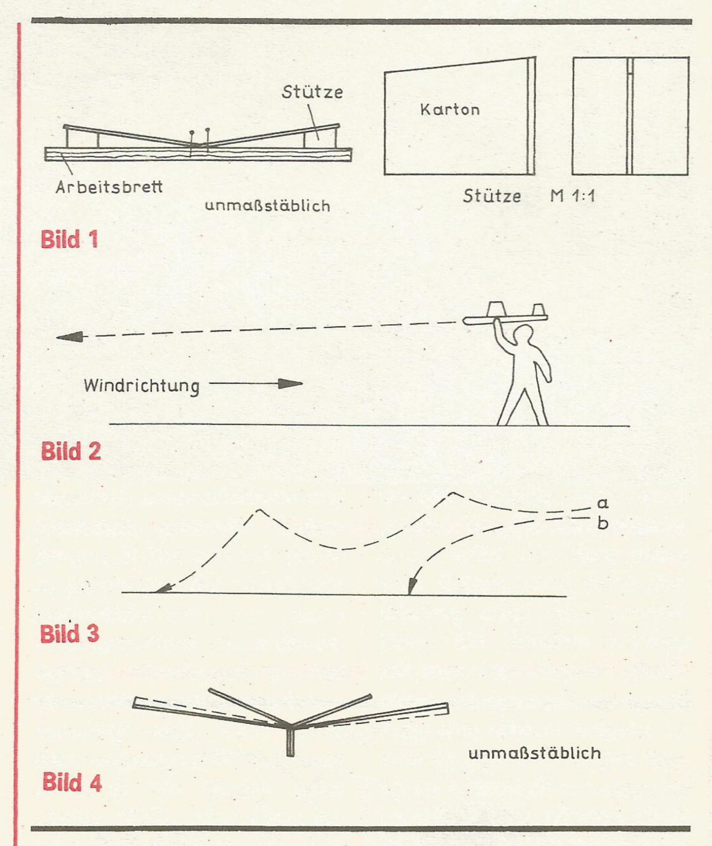


Bild 1

Bild 2

Bild 3

Bild 4

Die Bauanleitung ist sehr instruktiv und erläutert den Bau des Modells, das Trimmen und Einfliegen. Sieben Skizzen machen den Text auch für jüngere, im Modellbau völlig unerfahrene Schüler verständlich. Mit einer Idee zur Durchführung eines Wettkampfes schließt die Bauanleitung.

Die Werkstoffe: Für den Test dieses Modells wurden im HO-Fachgeschäft „Der Modellbauer" in Dresden fünf Bausätze gekauft, miteinander verglichen und gebaut. Gewicht und Wuchs des Balsaholzes waren gut. Das Stück Sperrholz für die Beplankung der Trimmkammer war ausreichend.

Zum Bau des Modells: Die Balsateile werden mit dem Messer, das am Stahllineal entlanggeführt wird, ausgeschnitten und mit dem Schleifklotz geschliffen. Entsprechend der Skizze in der Bauanleitung profilieren wir die Fläche. Auch diese Arbeit erfolgt mit dem Schleifklotz. Danach lackieren wir die Bauteile mit verdünntem farblosem Lack. Während dieser trocknet, schneiden wir mit einer größeren Schere oder mit der Laubsäge die Beplankung für die Trimmkammer aus.

Tragfläche und Leitwerk werden nun, wie aus der Bauanleitung ersichtlich, geknickt. Es empfiehlt sich, hierfür die im Bild 1 dargestellte Vorrichtung zu bauen.

Nach dem Trocknen des Klebstoffs werden beide Teile mit dem Rumpf fest verbunden. Dabei ist auf einen exakten Sitz der Baugruppen zum Rumpf zu achten. Einige Stecknadeln sichern die Teile, während der Klebstoff trocknet. Abschließend erhält das gesamte Modell nochmals einen Anstrich mit farblosem Nitrolack. Wünschen wir außerdem eine farbige Gestaltung, dann verwenden wir dafür ebenfalls verdünnten farbigen Nitrolack und stimmen die einzelnen Farbtöne geschmackvoll aufeinander ab.

Trimmen und Einfliegen des Modells: Wir unterstützen das Modell mit Daumen und Zeigefinger am Schwerpunkt. Diesen finden wir auf dem Rumpfteil bereits aufgedruckt. Unser Gleiter wird schwanzlastig sein; deshalb füllen wir in die Trimmkammer so viel kleine Metallstücke, bis eine Gleichgewichtslage erreicht ist. Die Trimmkammer wird zunächst mit Klebeband verschlossen.

Unser kleines Modell ist sehr leicht. Das Testmodell wiegt 27 Gramm. Daher können wir die ersten Flugversuche nur bei Windstärke null oder in einer großen Halle durchführen. Das Modell wird mit der Rumpfspitze leicht nach unten gestartet. Es müßte einen geraden, flachen Gleitflug zeigen (Bild 2).

Ungenauigkeiten beim Bau des Modells können dazu führen, daß wir ein Flugverhalten erleben, wie es im Bild 3 dargestellt ist.

Da eine Veränderung des Schränkungswinkels zwischen Fläche und Leitwerk — bedingt durch ihre feste Verbindung mit dem Rumpf — nicht möglich ist, nehmen wir folgende Veränderung vor: Beim Flugverhalten a — das Modell ist schwanzlastig — geben wir so viel Trimmgut zu, bis ein Flugzustand, wie im Bild 2 gezeigt, erreicht ist. Beim Flugverhalten b — das Modell ist kopflastig — entfernen wir nach und nach etwas Trimmgut, bis wir den gewünschten flachen Gleitflug erreichen.

Ungewollte Kurvenflüge weisen meist auf eine unterschiedliche Lage der Flächenhinterkante hin, vorausgesetzt, die Knickhöhe der Flächenteile ist gleich hoch (Bild 4). Abhilfe schaffen wir hier, indem wir die Flächenhälfte in den Handteller nehmen und mit der anderen Hand kräftig darüberstreichen.

Bernd G. A. Heß

Was fliegt denn da?

Funkferngesteuerte Motorkunstflugmodelle

Eine Flugmodellsport-Klasse, die ausgefeilte Aerodynamik, technische Perfektion im Modellbau und höchstes fliegerisches Können fordert, ist die des RC-Kunstflugs. RC steht für Radio Control und hat sich in der Fachsprache der Modellsportler als Kürzel für Funkfernsteuerung eingebürgert.

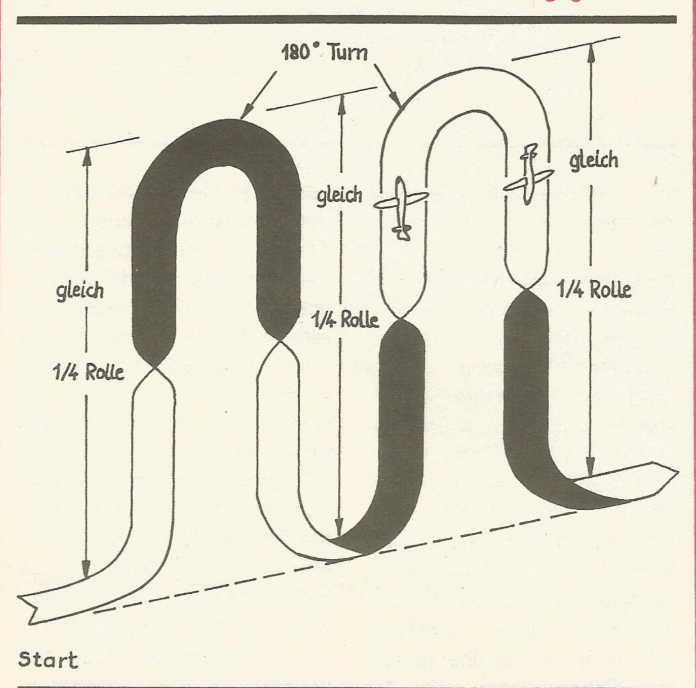
RC-Motorkunstflugmodelle sind Zweckmodelle, die der Aufgabe bestmöglich angepaßt sind, Kunstflugfiguren sauber und mit möglichst geringem Steueraufwand zu fliegen. Sie ähneln zwar den Spezialkunstflugzeugen, sind aber in der Regel keine Nachbauten derselben, weil sich die aerodynamischen Bedingungen beim Modell wesentlich von denen bei Großflugzeugen unterscheiden. So scheinen beispielsweise die Leitwerke und Ruder überdimensioniert, und gern wird auch die Rumpfhöhe unverhältnismäßig groß gewählt, um seine Stabilisierungswirkung zu nutzen. Der Modellsportler steht immer vor der Aufgabe, den für seine speziellen Bedingungen günstigen Kompromiß zu finden. Ein hoher schmaler Rumpf erleichtert zwar den Messerflug, also das Fliegen in der Seitenlage, kann aber bei Wind in Normalfluglagen durch die „Windfahnenwirkung" zu Schwierigkeiten führen.

Die RC-Kunstflugmodelle dürfen maximal 150 dm² tragende Fläche und eine Masse von 5 kg aufweisen. Der Motor darf einen Hubraum von 10 cm³ haben, auch der Einsatz mehrerer Motoren mit einem Gesamthubraum von 10 cm³ ist gestattet. Wichtig ist ein wirkungsvoller Schalldämpfer,



Ein RC-Kunstflugmodell der Klasse F3A wird zum Start vorbereitet

M mit Viertelrollen — eine der möglichen Kunstflugfiguren



denn 10 m vom Modell entfernt darf der Schallpegel bei Vollgas auf der Seite des Schalldämpfers in Windrichtung maximal 84 Dezibel (dB) betragen. Diesen Vorschriften entsprechende Modelle können in der Wettkampfklasse F3A starten.

Die Zahl der Fernsteuerkanäle — und damit die der Funktionen — ist nicht begrenzt. In jedem Fall werden daher Höhen-, Seiten- und Querruder funkferngesteuert, um das Modell um alle drei Achsen bewegen zu können, der Motorlauf wird ebenfalls über Funk beeinflußt, indem der spezielle RC-Vergaser gesteuert wird, denn das ist für eine Anzahl von Figuren unbedingt notwendig. Wegen der Aerodynamik wird gern ein einziehbares Fahrwerk benutzt, das ebenfalls gesteuert wird.

Im Wettkampf hat der Pilot nach einer Minute Vorbereitungszeit seinen Motor an-

zuwerfen und zu starten. Innerhalb von 10 Minuten (gerechnet vom „ersten Griff zum Motor") hat der Wettkämpfer ein Programm aus 14 Flugfiguren (einschließlich Start und Landung) vorzuführen. Im internationalen Wettkampf sind zwei Programme von jedem Piloten je zweimal zu fliegen, für die die Figuren festliegen. Erst im Finale, das nur 10% der Piloten bestreiten (mindestens aber fünf), darf das Programm selbst aus der kompletten Liste der Flugfiguren zusammengestellt werden (12 Figuren plus Start und Landung). Bei nationalen Wettkämpfen wird von diesem Reglement oft abgewichen, um den gegebenen Bedingungen Rechnung zu tragen. So werden z. B. Start und Landung nicht gewertet, wenn keine einwandfreien Pisten vorhanden sind. Die Flugfiguren werden von drei Schiedsrichtern bewertet, die die Noten von 1 bis 10 für die Ausführung vergeben. Diese Noten sind mit den K-Faktoren (Schwierigkeitsgraden) der jeweiligen Figuren zu multiplizieren, um die Punktzahl zu ermitteln.

Eine einfache Figur, wie der „Looping rückwärts-aufwärts" (das ist der „einfache" Looping, bei dem das Modell aus der Normalfluglage den Kreis nach oben fliegt und nach Flug durch die Rückenlage wieder im Normalflug ausleitet), wird mit dem K-Faktor 2 bewertet, wenn er dreimal auf der Stelle deckungsgleich geflogen wird. Den K-Faktor 5 gibt es z. B. für das „M mit Viertelrollen". Dabei geht das Modell aus dem Normalflug in den senkrechten Steigflug über, führt eine Viertelrolle aus, macht einen Turn um 180 Grad, führt eine weitere Viertelrolle in derselben Richtung wie die erste aus, macht wieder einen halben Looping vorwärts-aufwärts zur Senkrechten, führt eine weitere Viertelrolle aus, macht wieder einen 180-Grad-Turn, eine Viertelrolle und leitet in den Horizontalflug aus. Von der Seite sieht diese Figur wie ein M aus (siehe Abbildung). Eine solche Figur zu beherrschen, setzt hohes fliegerisches Können und intensives Training voraus.

Als Rahmen für die Wertung wird die maximale Summe der K-Faktoren für ein Programm auf 29, im Finale auf 45 begrenzt. Für jeden Flug wird dem Wettkämper die Wertung von drei Schiedsrichtern gutgeschrieben.

Der Wettkämpfer darf beim Motorstarten zwei und beim Flug einen Helfer haben. Beim Flug zeigt der Helfer in der Regel den Beginn der jeweiligen Figur an. Bei jedem Vorbeiflug an den Schiedsrichtern führt der Pilot eine Figur aus.

Für Zuschauer sind Kunstflugwettkämpfe sehr interessant, weil das Können der Piloten immer wieder Hochachtung und Bewunderung hervorruft. Die Ausführung der Figuren am gleichen Ort erleichtert das Zuschauen und Verfolgen. Wenn auch gegenwärtig noch sehr wenige Modellsportler diese Spezialistenklasse pflegen — oder auch gerade deshalb —, sollte man sich das Vergnügen und die Spannung, RC-Kunstfliegern einmal zuzusehen, nicht entgehen lassen.

Schauflug-Wanderpreis in Pirna

Im Bericht über den Wettkampf in den Modellflugklassen F3A und F3B in Pirna 1981 (mbh 11 '81) war zu lesen, daß für die Schauflugvorführung, die von den vielen Zuschauern als die eindrucksvollste bestimmt wird, auch ein Wanderpreis gestiftet werden soll. Mit der Stiftung dieses Wanderpreises wird allerdings mehr beabsichtigt, als nur den Besten auszuzeichnen.

Die Schaufliegerei am Ende eines großen Wettkampfes wird doch meist schnell improvisiert, aber die so nebenbei gezeigten Leistungen sind zum Teil beachtlich und durch ihre Vielfalt beliebt. Schon 1981 bewiesen die Zuschauer in Pirna ein hohes Verständnis für modellfliegerische und modellbautechnische Qualität. Mit überzeugender Mehrheit entschieden sie sich für den Hubschrauberflug, den Synchronflug mit 2 F3A-Modellen und die Huckepackarbeit — also für sehr attraktive, modellbautechnisch anspruchsvolle und fliegerisch gekonnte Darbietungen. Damit ist auch schon zu sehen, daß mit ellenlanger Herumkutscherei eines Übungsmodells mit anschließender Bruchlandung und Überschlag kein Eindruck hinterlassen wird, auch wenn dazu angesagt wird, daß jener Kamerad das Modell unter großer Mühe ganz allein gebaut hat und erst seit einer viertel Stunde fliegt. Mit solchen Vorführungen wird das ganze Programm nur in die Länge gezogen, so daß am Ende die Aufmerksamkeit nachläßt.

Für die Interessenten an unserem Schauflug-Wanderpreis seien nun noch einige Anregungen aufgeführt. Schon lange warten wir auf die Vorführung eines Segelflugmodell-Schlepps durch ein Motormodell. Dazu ist Übung und gutes Zusammenspiel der Piloten und Ausgeglichenheit der Modelle erforderlich. Ist der Segler entsprechend dem großen Vorbild auch noch größer als das Motormodell und startet der Schleppzug vom Boden, wird diese Vorführung sicher hoch benotet. Oder: Ein Huckepackschlepp mit mehreren Seglern gleichzeitig auf einem Motormodell wäre eine schöne Aufgabe für eine Gruppe und ist gleichzeitig eine Herausforderung zum Leichtbau. Bei offenen Oldtimern (Semiscale-Modelle) könnten Zusatzfunktionen wie „Pilot winkt mit dem Arm" eingebaut werden. Wer baut z. B. Bleriots Flugzeug Nr. XI, das mit einem guten Dreiseitenriß in der Flieger-Revue 12/81 abgebildet war? Gefragt wären auch Sonderkonstruktionen der Luftfahrt wie Tragschrauber oder Luftschiff.

Modellbautechnisch ist das alles möglich und mit einer Fernsteueranlage auch zu beherrschen, wenn man sich nur intensiv genug darum bemüht. Für Einzelflugvorführungen sei zusammenfassend gesagt, daß niedrige und nahe Vorbeiflüge immer mehr Eindruck hinterlassen als raffinierte Kunstflugfiguren, da sie für die Laien meist schlecht zu erkennen und in der Schwierigkeit gar nicht zu erfassen sind.

Interessierte Kameraden werden nun hoffentlich entsprechende Vorbereitungen treffen, um sich anläßlich des Pokalwettkampfes in den Klassen F3A und F3B am 18. und 19. September 1982 in Pirna am Schaufliegen beteiligen zu können und sich damit um den Wanderpreis für die eindrucksvollste Vorführung zu bewerben, die durch unsere Zuschauer bestimmt wird. Meldungen für die Beteiligung am Schaufliegen bitte unter Nennung der beabsichtigten Vorführung, der ungefähren Vorführungsdauer und der Kanal-Nr. der verwendeten Fernsteuerfrequenz bzw. Frequenzen an Kristian Töpfer, 8054 Dresden, Calberlastr. 1B, Fach: 129-05.

Minirenner auf schnellen Pisten (Teil 3)

Kupplung, Getriebe und Differential

Die Kraftübertragung vom Motor auf die Hinterachse erfolgt über die Kupplung und das Getriebe. Eine Kupplung ist erforderlich, damit das Fahrzeug bei laufendem Motor angehalten werden kann bzw. bei starker Abbremsung des Modells der Motor nicht abgewürgt wird. Das Getriebe hat die Aufgabe, die relativ hohe Drehzahl des Motors entsprechend zu untersetzen und durch diese Untersetzung eine Verstärkung des Drehmoments an der Hinterachse zu erreichen.

Doch erst einige Erläuterungen zur Kupplung. Als Kupplungen werden ausschließlich Fliehkraftkupplungen (Bilder 17a und 17b) verwendet. Sie bestehen aus einer Schwungmasse, die fest mit der Kurbelwelle des Motors verbunden ist, dem darauf beweglich gelagerten Fliehgewicht (Kupplungsbacken) und dem Mitnehmerteil (Kupplungsglocke), mit dem das Antriebsritzel fest verbunden ist. Die Schwungscheibe hat die Aufgabe, einen gleichmäßigen Lauf des Motors zu gewährleisten. Erst die in der Schwungscheibe gespeicherte Energie ermöglicht in Verbindung mit der Motorleistung das Anfahren. Ein Motor ohne Schwungmasse würde beim Einkuppeln stehenbleiben. Die weitere Funktion dieser Schwungscheibe besteht darin, als Angriffspunkt zum Anwerfen des Motors zu dienen. Zu diesem Zweck ist der Umfang der Scheibe zu rändeln. Der Durchmesser ist so zu wählen, daß die Schwungscheibe etwa 1 cm durch die Grundplatte der Antriebseinheit ragt und mit einem Anwurfgerät mitgenommen werden kann. Zur Herstellung der Schwungscheibe noch ein Hinweis. Es sollte auf absoluten Rundlauf geachtet werden. Eine Unwucht dieses sehr schnell rotierenden Teils würde ansonsten zur Zerstörung des Motors führen. Als Material wird Stahl oder Aluminium verwendet. Hierbei gilt folgender Grundsatz: Leichtes Modell — leichte Schwungscheibe, schweres Modell — schwere Schwungscheibe. Leichte Schwungscheiben haben den Vorteil, daß durch ihre geringe Masse schnell beschleunigt werden kann.

Die auf der Schwungscheibe befestigten Kupplungsbacken werden durch Federn in ihrer Ausgangsstellung gehalten. Erst ab einer bestimmten Drehzahl gehen diese Backen durch die Zentrifugalkraft höher auseinander. Dieser Vorgang erfolgt in dem Moment, da die Zentrifugalkraft höher ist als die Federkraft, die die Backen zurückhält. Dieser Zeitpunkt muß durch Versuche ermittelt werden. In den meisten Fällen greift die Kupplung bei einer Motordrehzahl zwischen 2 500 und 4 000 Umdrehungen pro Minute. Dieses wird beeinflußt durch das Gewicht der Kupplungsbacken und durch die eingesetzten Federn. Kupplungsbacken mit hohem Gewicht erfordern straffe Federn, leichtes Backenmaterial erfordert geringe Federkraft. Als Material für die Kupplungsbacken wird Messing, Stahl oder Hartgewebe (Novotex) verwendet. Es ist darauf zu achten, daß das verwendete Material nicht zu leicht ist, um einen ausreichenden Anpreßdruck an dem Mitnehmerteil zu gewährleisten.

Die Kupplungsglocke wird aus Stahl hergestellt. Dieses Teil wird mit einem Zapfen versehen, der das Antriebsritzel aufnimmt. Die Befestigung des Antriebsritzels erfolgt durch Verstiften oder Hartlöten. Die Lagerung der Kupplungsglocke erfolgt entweder auf einem Lager, das auf der Schwungscheibe befestigt ist, oder durch zwei Lager außerhalb der Kupplung.

Die Kraftübertragung von der Kupplung zur Hinterachse erfolgt durch ein Zahnradgetriebe. Entsprechend der Einbaulage des Motors werden Stirn- oder Kegelräder verwendet. Andere Übertragungsarten, z. B. Keil- oder Zahnriemen, haben sich nicht bewährt. Das verwendete Untersetzungsverhältnis ist abhängig von dem eingesetzten Motor (Drehzahl und Leistung) und dem Raddurchmesser. Es sollte so gewählt werden, daß der Drehzahlbereich des Motors voll ausgenutzt werden kann. Das heißt, für die geplante Endgeschwindigkeit muß auch die Maximaldrehzahl ausgenutzt werden können. Als Endgeschwindigkeit ist eine Geschwindigkeit anzusehen, bei der das Modell noch beherrscht werden kann. Eine zu geringe Untersetzung hätte eine schlechte Beschleunigung und zu große Endgeschwindigkeit zur Folge. Der Motor würde dann nur in der

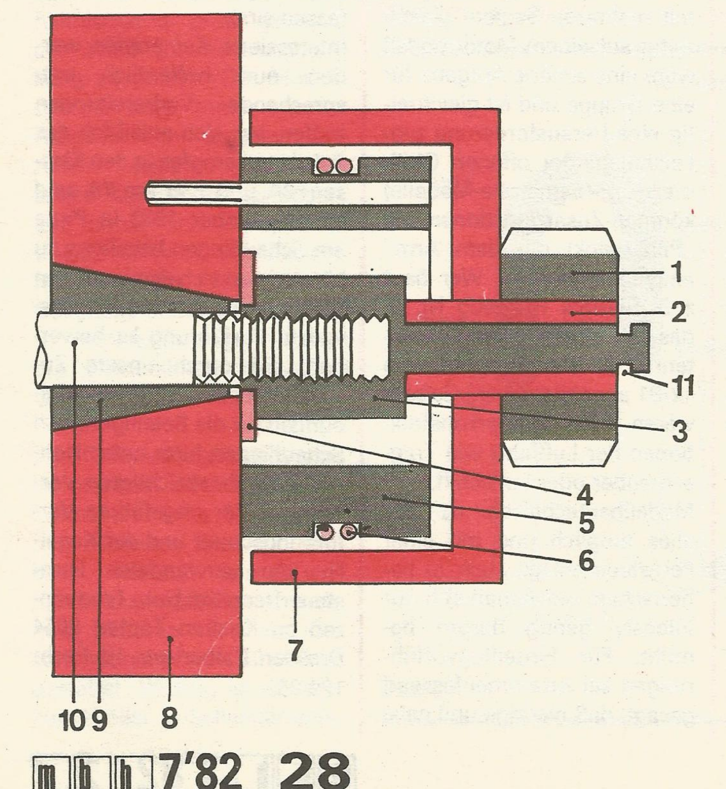


Bild 17a: Schnittdarstellung einer Fliehkraftkupplung, Draufsicht

Legende: 1 — Antriebsritzel, 2 — Gleitlager (Messing), 1 und 2 fest mit der Kupplungsglocke verbunden, 3 — Überwurfmutter mit Lagerzapfen, 4 — Federring, 5 — Kupplungsbacken (Hartgewebe), 6 — Ringfeder (Stahl), 7 — Kupplungsglocke (Stahl), 8 — Schwungscheibe (Dural gerändelt), 9 — Konus (Messing), 10 — Kurbelwelle des Motors, 11 — Nut für Sicherungsring

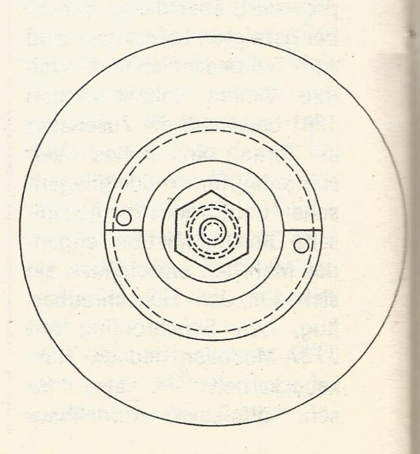


Bild 17b: Seitenansicht (ohne Kupplungsglocke)

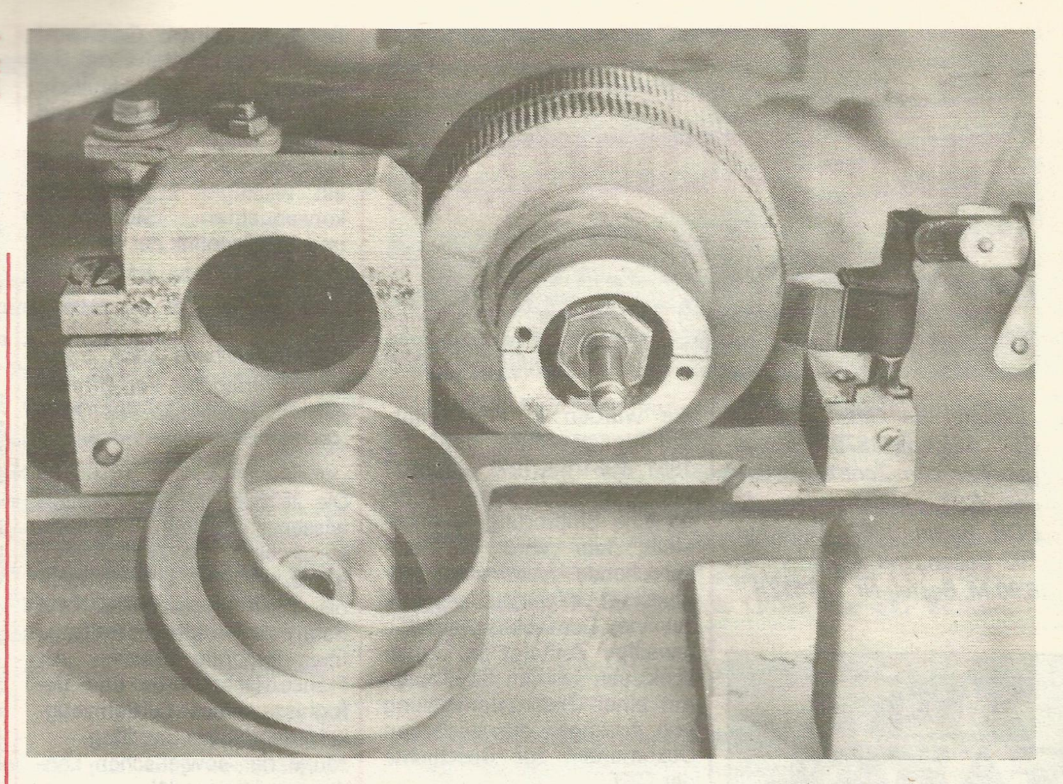


Bild 18: Gleiches Kupplungsprinzip im Modell eingebaut (mit abgenommener Kupplungsglocke)

unteren Hälfte seines Drehzahlbereiches ausgenutzt. Dieses wäre uneffektiv, da neben der geringen Beschleunigung auch das maximale Drehmoment des Motors nicht genutzt werden könnte, da dieses im oberen Drittel des Drehzahlbereiches liegt. Untersetzungsverhältnisse von 1:5 und 1:6 bei einem Hinterraddurchmesser von 80 mm sind üblich.

Zahnräder mit einem Modul von 1,0 haben sich bewährt. Dieser Modul stellt keine so hohen Forderungen hinsichtlich der Paßgenauigkeit und ist sehr robust. Für das Antriebsritzel wird als Material Stahl verwendet. Das große Zahnrad kann aus Hartgewebe, Miramid oder Stahl hergestellt werden.

Die Befestigung des großen Zahnrades auf der Hinterachse erfolgt durch eine entsprechende Aufnahme, die mit der Hinterachse verstiftet wird. Die Anbringung des großen Zahnrades unmittelbar an einer Radfelge ist ebenfalls möglich.

Die relativ einfache Getriebeabstufung von einem kleinen Zahnrad auf ein großes kann auch dahingehend verändert werden, indem kleinere Abstufungen mit mehreren Zahnrädern verwendet werden. Besonders bei vollgekapselten Getrieben ist es günstiger, kleinere Abstufungen zu wählen.

Das wohl umstrittenste Bauteil bei Fahrzeugmodellen mit Verbrennungsmotor ist das Differential. Ein Teil der Motorsportler vertritt die Meinung, daß der Aufwand für die Herstellung nicht den erforderlichen Nutzen bringt. Weiterhin ergibt sich aus diesem komplizierten mechanischen Bauteil eine zusätzliche Störquelle. Diese Argumente sind nicht von der Hand zu weisen. Besonders Anfänger sollten auf die Verwendung des Differentials verzichten. Ist der Motorsportler jedoch an dem Punkt angelangt, an dem er die fahrtechnischen Möglichkeiten seines Modells durch fahrerisches Können ausgeschöpft hat, so bringt der Einbau des Differentials doch eine Steigerung.

Die Wirkungsweise und der Einfluß des Differentials auf das Fahrverhalten wurden bereits in mbh 10'81 erläutert. Aus diesem Grund soll in diesem Abschnitt nicht nochmals darauf eingegangen werden. Die verschiedenen Arten wurden ebenfalls schon erläutert. Für den Einsatz in verbrennungsmotorgetriebenen Modellen sind diese aufgezeigten Arten ebenfalls anwendbar. Es muß hierbei allerdings den um ein Vielfaches höheren Belastungen entsprochen werden. Ausreichende Dimensionierung der Zahnräder, exakte Lagerung und der Einbau in einen staubgeschützten Käfig sind Grundanforderungen. Die im Bild 19 dargestellte Variante hat sich in der Praxis bewährt. Sie bietet weiterhin den Vorteil, durch die Anbringung in der Radfelge ohne zusätzliche Lagerung der Hinterachse auszukommen. Weiterhin erfordert diese Art keinen höheren Platzbedarf. Zu beachten wäre, noch, daß bei der Verwendung von Differentialen die Antriebseinheit elastisch am vorderen Fahrgestell angebracht wird, um somit den gleichmäßigen Fahrbahnkontakt bei den Hinterrädern zu gewährleisten. Dieses kann erreicht werden, indem man die Grundplatte des Fahrgestells aus dünnem, elastischem Dural herstellt.

Peter Pfeil

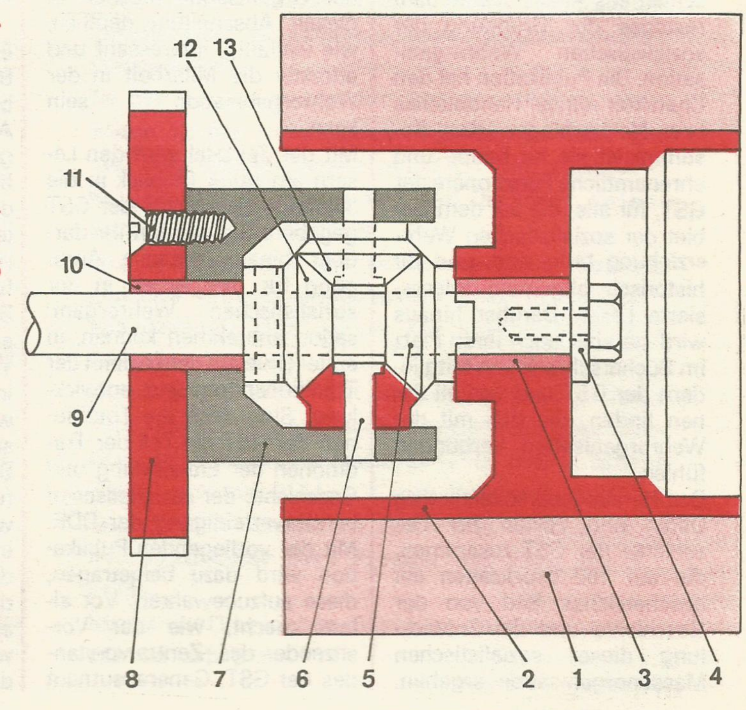


Bild 19: Differential in der Felge untergebracht

Legende: 1 — Reifen, 2 — Felge, 3 — Gleitbuchse (Bronze), 4 — Schraube M5 und Scheibe zur Sicherung der Felge, 5 — Kegelrad und Mitnehmer, Felge und Kegelrad gleiten auf der durchgehenden Hinterachse, 6 — Lagerbolzen der Planetenräder (mit Differentialkäfig fest verbunden), 7 — Differentialkäfig, 8 — Antriebszahnrad, 9 — Hinterachse, 10 — Gleitbuchse (Bronze), 11 — Befestigungsschraube M4, 12 — Kegelrad mit Hinterachse verstiftet, 13 — Planetenräder

mbh-Büchertips

„Zeittafel zur Geschichte der GST · 1952 bis 1979". Herausgegeben vom Zentralvorstand der GST. Militärverlag der DDR Berlin 1982. Broschur, 192 Seiten, mit Abbildungen, 8,90 M. Bestell-Nr. 746412 8



Eine „Zeittafel zur Geschichte der GST · 1952 bis 1979" erschien aus Anlaß des 30. Jahrestages der Gründung der sozialistischen Wehrorganisation. Die Publikation hat den Charakter eines Handbuches bzw. Nachschlagewerkes. Bestimmt ist sie für haupt- und ehrenamtliche Funktionäre der GST, für alle, die auf dem Gebiet der sozialistischen Wehrerziehung tätig sind, und für historisch allgemein interessierte Leser. Darüber hinaus wird sie aber auch ihren Platz im Bücherschrank von Mitgliedern der GST und von all denen finden, die sich mit der Wehrorganisation verbunden fühlen.
Das Herausgeberkollektiv trug Daten und Fakten zur Geschichte der GST zusammen, die auf 160 Druckseiten ein anschauliches Bild von der Geschichte und der Entwicklung dieser sozialistischen Massenorganisation ergeben. Sie wurden in drei Zeitabschnitte geordnet: 1952 bis 1961, 1961 bis 1971 und 1971 bis 1979. Jedem dieser Kapitel ist eine Einführung vorangestellt, hier wird der entsprechende historische Zeitabschnitt allgemein gekennzeichnet. Dem schließt sich die jeweilige Zeittafel an. Abgeschlossen werden die Kapitel mit einer Zusammenstellung von Auszügen aus wichtigen Dokumenten zur Geschichte der GST.
Die übersichtliche Gliederung ermöglicht es dem Leser, sich schnell zu orientieren und die gesuchten Fakten leicht zu finden. Der Wert der Publikation wird für den Nutzer durch die vielfältigen Illustrationen wesentlich erhöht. Die Herausgeber trugen zu jedem Zeitabschnitt historische Fotos zusammen, von denen einige erstmals veröffentlicht werden. Ein abschließender „Ausblick" schließt den Bogen der Entwicklung der GST seit ihrer Gründung bis zu ihrer Tätigkeit am Anfang der 80er Jahre. Farbfotos aus der vormilitärischen Ausbildung, aus dem Wehrsport und aus dem Leben der Organisation machen in diesen Abschnitten deutlich, wie vielfältig, interessant und attraktiv die Mitarbeit in der Wehrorganisation sein kann.
Mit der Zeittafel wird den Lesern ein guter Einblick in die 30jährige Geschichte der GST gegeben. Sie werden ihr darüber hinaus manche Anregung für ihre Arbeit in der sozialistischen Wehrorganisation entnehmen können, in erster Linie auf dem Gebiet der Traditionspflege und -entwicklung. Sind doch die Traditionen der GST ein Teil der Traditionen der Entwicklung und Geschichte der sozialistischen Landesverteidigung der DDR. Mit der vorliegenden Publikation wird dazu beigetragen, diese aufzubewahren. Vor allem macht, wie der Vorsitzende des Zentralvorstandes der GST, Generalleutnant Teller, in seinem Geleitwort schrieb, die Zeittafel zur Geschichte der GST deutlich: „Gründung, Entwicklung und Wirken dieser sozialistischen Massenorganisation sind auch ein wichtiges Ergebnis der konsequenten Sicherheits- und Militärpolitik der SED."

✦

Flieger-Jahrbuch 1982, transpress Verlag für Verkehrswesen (Bestell-Nr. 566 579 4), 15,— M

Die 25. Ausgabe des populärwissenschaftlichen Periodikums über die Zivilluftfahrt, Militärluftfahrt, Luftfahrttechnik, Luftfahrtgeschichte und Raumfahrt enthält Beiträge über folgende Themen: Air France/Rechtsstatus und Befugnisse eines Luftfahrzeugkommandanten/Jagdflugzeuge der sowjetischen Landesverteidigung/Weg zu einem Militärflieger der NVA/Luftkrieg in Südostasien (1)/Geschwader „Normandie-Njemen"/Flugzeugindustrie in der SR Rumänien/Biographie über Melli Beese, die erste deutsche Motorfliegerin/Die fliegerische Erschließung der Arktis und Antarktis/Arktisfahrt des Luftschiffs LZ 127 „Graf Zeppelin"/25 Jahre aktive Raumfahrt/u. a.

✦

Autorenkollektiv, transpress Lexikon Seefahrt, transpress Verlag für Verkehrswesen (Bestell-Nr. 566430 2), 32,— M

Ein Fachlexikon der maritimen Begriffswelt, das in der dritten bearbeiteten und ergänzten Auflage neben den Hauptstoffgebieten Nautik und Navigation, Seemannschaft und Ladung, Schiffbau und Schiffstechnik, Hafenumschlag und Hochseefischerei, Ozeanografie und Meteorologie auch die Begriffe des Seesegelsports erschließt und strukturelle Verbesserungen, besonders in den Bereichen Seeverkehrswirtschaft und maritime Geschichte, bietet.
Beachtliche Erweiterungen erfuhr das Stoffgebiet Marinewesen/Seestreitkräfte. Die etwa 4000 Stichwörter werden durch mehr als 1200 Abbildungen, davon 32 Farbtafeln, ergänzt. Das Bildmaterial wurde erneuert und erweitert, der Farbanhang neu gestaltet, das vordere und hintere Vorsatzpapier mit seemännischen Karten geschmückt.

✦

Wolfgang Kramer/Reinhard Kramer/Horst-Dieter Foerster, Die Schiffe der Königslinie, Hinstorff Verlag (Bestell-Nr. 522 561 7) 25,— M.

1909 wurde die Fährlinie Saßnitz-Trelleborg eröffnet, die ehemals „Königslinie" genannt wurde und noch heute Mitteleuropa mit Skandinavien verbindet.
In dem neuen Band der BLAUEN REIHE wird über die Geschichte dieser Fährverbindung von den Anfängen bis zur Gegenwart berichtet.
Außerdem werden alle Schiffe, die auf dieser Linie eingesetzt wurden, und auch jene, die geplant waren, mit ihren technischen Daten im Text und in Zeichnungen vorgestellt.
Auch die kleinen Fährschiffe, die bis zur Fertigstellung des Rügendamms 1936 den Transport über den Strelasund übernahmen, werden beschrieben.
Der Bildteil enthält zahlreiche historische Fotos. Beigefügt werden Risse des Fährschiffs „Preußen" 1909.

✦

Wolfgang Stensloff, Votivschiffe, Hinstorff Verlag (Bestell-Nr. 522 547 3), 32,— M

Die Schiffsmodelle in den Kirchen der Hafenstädte und Seefahrerdörfer besitzen für die Kulturgeschichte der Küstenregion erhebliche Bedeutung. Sie legen Zeugnis ab von dem Brauch der Modellstiftung der seefahrenden Bevölkerung, der sich an der südlichen Ostseeküste fünf Jahrhunderte hindurch verfolgen läßt, und sie geben auch Auskunft über die Entwicklung der einzelnen Schiffstypen, über Segelführung, Schmuck am Schiff und Ausrüstung. Der Autor lokalisierte und beschreibt 70 Schiffsmodelle, von denen 47 mit einem Alter von 4 bis 250 Jahren in 27 Kirchen der DDR-Küste die Zeiten überdauert haben. Mit größter Sorgfalt untersucht, belegt und bewertet er sie bis in Einzelheiten. Alte Chroniken werden zitiert und mündliche Überlieferungen geprüft.

Nach Redaktionsschluß

DDR-Meisterschaft im RC-Automodellsport

Mit drei Doppelerfolgen endete die DDR-Meisterschaft der funkferngesteuerten Rennmodelle in Görlitz, vom 1. bis 4. Juli 1982.
Der Plauener Peter Pfeil siegte in beiden Elektroklassen, der Cunersdorfer Heinz Fritsch in den beiden internationalen Verbrennerklassen und der Junior Arne Ehrig aus Schwarzenberg stellte seine Vielseitigkeit mit dem Sieg in der EB und V2 unter Beweis. Den Junioren-Meistertitel in der V1 holte sich der Leipziger Olaf Sperrhacke. Den Sieg in der nationalen V3-Verbrennerklasse mit 2,5-cm^3-Motor erkämpfte sich der Dresdner Hans-Peter Schneider.

Wechselhaftes Wetter und packende Zweikämpfe kennzeichneten das Wettkampfgeschehen in Görlitz. Das erwartete "Duell" zwischen dem Leipziger Martin Hähn und dem Cunersdorfer Heinz Fritsch, der die V2 zuvor souverän für sich entschied, fand erst im letzten Görlitzer Finallauf, in der V1, statt.
Nach packenden Positionskämpfen fiel die Entscheidung erst in den letzten Sekunden. Der DDR-Meister in der V1 heißt nun schon zum vierten Mal hintereinander Heinz Fritsch, hinzu kommt noch ein Juniorenmeistertitel in dieser Klasse für den erst 23jährigen.

Die Sieger und Plazierten:

EAR: 1. Pfeil (T), 2. Fuchs (T), 3. Armbruster (T)
EBR: 1. Pfeil (T), 2. Fritsch (T), 3. Schmieder, G. (R)
EBR/Jun.: 1. Ehrig (T), 2. Armbruster (T), 3. Görner (S)
V1: 1. Fritsch (T), 2. Hähn (S), 3. Zenker (S), 4. Hering (S), 5. Reifgerste (T), 6. Neumann (R)
V1/Jun.: 1. Sperrhacke (S), 2. Reuter (B), 3. Ehrig (T)
V2: 1. Fritsch (T), 2. Baumann (T), 3. Schmieder, G. (R), 4. Hähn (S), 5. Zenker (S), 6. Schmieder, H. (R)
V2/Jun.: 1. Ehrig (T), 2. Sperrhacke (S), 3. Reuter (B)
V3: 1. Schneider (R), 2. Neumann (R), 3. Schmieder (R), 4. Hergeth (O), 5. Glowacki (H), 6. Bartsch (O)

Einen ausführlichen Bericht und weitere Ergebnisse veröffentlichen wir in mbh 8'82

Schülermeisterschaft im Modellfreiflug

Nahezu 100 Jungen und Mädchen beteiligten sich Anfang Juli an der 8. DDR-Meisterschaft der Schüler im Modellfreiflug in Herzberg (Bezirk Cottbus).
Mit 47 Startern war die Klasse F1H-S am stärksten vertreten. In ihr siegte Ch. Kolosche (515 Punkte) vor M. Hensel (498). In der Klasse F1A-S (29 Starter) errang Th. Wächter (569) vor T. Meiner (566) den ersten Platz. DDR-Schülermeister in der Klasse F1C-S (23 Starter) wurde D. Dölitzsch (526) vor St. Zöllner (407).
In der Bezirkswertung führte Erfurt vor Leipzig und Magdeburg.
Einen ausführlichen Bericht veröffentlichen wir in unserer nächsten Ausgabe.

DDR-Meisterschaft für Fernsteuersegeljachten

Nach dem Endlauf in Schwerin am 3. und 4. Juli stehen die DDR-Meister in den funkferngesteuerten Seglerklassen fest: Peter Rauchfuß in der F5-M und Oskar Heyer in der F5-10.
Der Weltmeister von 1978, Peter Rauchfuß, der nach längerer Wettkampfpause wieder in der Meisterschaftsklasse startete, konnte sich souverän vor Oskar Heyer und dem langjährigen DDR-Meister in dieser Klasse, Rainer Renner, durchsetzen.
In der 10er verwies der Berliner Heyer, der schon in der vergangenen Saison mit sehr guten Regattaleistungen auffiel, den Finsterwalder Rainer Renner und den Dresdner Heinz Nerger auf die Plätze.
Bei den Junioren gab es überzeugende Leistungen des Vize-Europameisters Steffen Nerger aus Dresden, der seinen Vorjahreserfolg wiederholen konnte.
Auf den weiteren Plätzen in den beiden Juniorenklassen folgten Modellsegler aus der Sömmerdaer "Nachwuchsschmiede". In der M-Klasse kamen auf die Plätze 2 und 3 Sven Weckmüller und Jörg Forkheim, in der X-Klasse der jüngste Teilnehmer Bert Fischer vor Jörg Forkheim.
Einen ausführlichen Bericht veröffentlichen wir in mbh 9'82.



Mitteilungen der Abteilung Modellsport im ZV der GST

Sportklassifizierung für den Modellsport der GST

Die Gesellschaft für Sport und Technik leistet mit ihren Wehrsportarten durch die Erhöhung der geistigen und körperlichen Leistungsfähigkeit der Wehrsportler und Wehrsportlerinnen einen wesentlichen Beitrag zur weiteren Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft und ihres militärischen Schutzes.
Die Sportklassifizierung der Gesellschaft für Sport und Technik ist bei richtiger Anwendung eine wesentliche Grundlage für die planmäßige Entwicklung wehrsportlicher Leistungen und die Verbreiterung des Wehrsports.

Leistungsklassen für Wehrsportler

Wehrsportler und Wehrsportlerinnen können entsprechend ihren Leistungen in der Regel ab dem 14. Lebensjahr in den folgenden Leistungsklassen eingestuft werden:

- Meisterklasse
- Leistungsklasse I
- Leistungsklasse II
- Leistungsklasse III

Für die Sportler im Kindesalter — bis zum vollendeten 14. Lebensjahr — können die Ausbildungsabteilungen für Wehrsportarten, in denen Kinder startberechtigt sind, entsprechende Normen und Bedingungen in eigener Zuständigkeit festlegen.

Bedingungen zur Einstufung der Wehrsportler

Für die Einstufung sind grundsätzlich die Wettkampfnorm und die Vielseitigkeitsnorm zu erfüllen.
Die Erfüllung der **Wettkampfnorm** erfordert den Nachweis von wehrsportlichen Leistungen bei Wettkämpfen entsprechend den jeweils festgelegten Normen und Bedingungen (siehe Tabelle). Erfüllen Wehrsportler die Bedingungen während eines Wettkampfjahres in verschiedenen Wehrsportarten, so sind sie entsprechend ihren Leistungen in jeder Wehrsportart einzustufen.
Die Erfüllung der **Vielseitigkeitsnorm** erfordert den Nachweis über die erreichten Bedingungen für das Sportabzeichen der DDR „Bereit zur Arbeit und zur Verteidigung der Heimat" wie folgt:

- für die Meisterklasse Abzeichen Stufe Gold
- für die Leistungsklasse I Abzeichen Stufe Gold
- für die Leistungsklasse II Abzeichen Stufe Silber
- für die Leistungsklasse III Abzeichen Stufe Bronze

Zusätzlich dazu setzt die Einstufung in die Meisterklasse und Leistungsklasse I den Besitz des Leistungsabzeichens Silber-C voraus, für die Einstufung in die Leistungsklassen II und III ist der Besitz des Modellsportabzeichens Stufe C erforderlich.

Leistungsklassen für Kampf- bzw. Schiedsrichter

Kampf- bzw. Schiedsrichter können bei Erfüllung entsprechender Bedingungen in folgende Leistungsklassen eingestuft werden:

- Meisterklasse
- Kampfrichterklasse I
- Kampfrichterklasse II
- Kampfrichterklasse III

Bedingungen zur Einstufung der Kampf- bzw. Schiedsrichter

Die Einstufung von Kampf- bzw. Schiedsrichtern setzt voraus, daß ihr Einsatz von den Präsidien bzw. den zuständigen Kommissionen bestätigt ist.
Bedingungen für

- **Meisterklasse:**
Kampf- bzw. Schiedsrichter, die sich bei bedeutenden internationalen Wettkämpfen bewährt und die DDR ehrenvoll vertreten haben bzw. bei DDR-Meisterschaften und anderen bedeutenden nationalen Wettkämpfen mit Erfolg wirkten.
- **Kampfrichterklasse I:**
Kampf- bzw. Schiedsrichter, die in der Regel national und überbezirklich erfolgreich wirken.
- **Kampfrichterklasse II:**
Kampf- bzw. Schiedsrichter, die in der Regel in den Bezirksorganisationen erfolgreich wirken.
- **Kampfrichterklasse III:**
Kampf- bzw. Schiedsrichter, die in der Regel in den Kreis-, Stadtbezirks- bzw. Stadtorganisationen erfolgreich wirken.

Die Einstufung für Wehrsportler und Kampf- bzw. Schiedsrichter wird in der Regel am Ende des Wettkampfjahres vorgenommen.

Verantwortlichkeit

Verantwortlich für die Arbeit mit der Sportklassifizierung der GST sind die Vorstände der GST. In ihrem Auftrag erfolgt die Einstufung in die einzelnen Leistungsklassen durch die Kommissionen und Präsidien.
Eingestuft werden können:
In den Kreis-, Stadtbezirks- bzw. Stadtorganisationen der GST die Leistungsklassen III und II, in den Bezirksorganisationen der GST die Leistungsklasse I, zentral die Meisterklasse.

Gültigkeitsdauer

Die Einstufung gilt vom Zeitpunkt der Bestätigung bis zum Ende des folgenden Wettkampfjahres.
In Durchsetzung der Wettkampfsysteme ist zu sichern, daß die Einstufung der Wehrsportler in der Regel für die Startberechtigung bei Wettkämpfen und Meisterschaften des folgenden Jahres Gültigkeit hat.

Antragstellung und Auszeichnung

Für die Einstufung in eine Klasse der Sportklassifizierung ist ein formloser Antrag zu

Wettkampfnormen und Bedingungen für den Modellsport

	Meisterklasse	LK I	LK II	LK III
— Weltmeisterschaft mit mehr als 50 Starter pro Klasse	1. bis 10. (1. bis 6.)	11. bis 15.	16. bis 20.	21. bis 30.
— Weltmeisterschaft mit weniger als 50 Starter pro Klasse	1. bis 6. (1. bis 6.)	7. bis 12.	13. bis 15.	16. bis 20.
— Europameisterschaft	1. bis 6. (1. bis 3.)	7. bis 12.	13. bis 15.	16. bis 20.
— Int. Wettkampf mit mehr als 4 Ländern	1. bis 3.	4. bis 6.	7. bis 12.	13. bis 15.
— Int. Wettkampf mit weniger als 4 Ländern	1.	2. bis 6.	7. bis 10.	11. bis 15.
— Vorbereitungswettkampf sozialistischer Länder	1. bis 3.	4. bis 6.	7. bis 12.	13. bis 15.
— DDR-Meisterschaft	1.	2. bis 10.	11. bis 15.	16. bis 20.
— Jahreswettbewerb im Modellsport	1.	2. bis 10.	11. bis 20.	beliebige Wertung
— Wettkämpfe auf DDR-Ebene	—	1. bis 3.	4. bis 10.	11. bis 15.
— Bezirksgruppenwettkampf	—	1.	2. bis 6.	7. bis 10.
— Bezirksmeisterschaft	—	1.	2. bis 3.	4. bis 10.
— Kreismeisterschaft	—	—	1.	2. bis 3.
— Kreiswettkampf	—	—	—	1.

Anm.: Die bei der Meisterklasse in Klammern gesetzten Plazierungen gelten bei offizieller Mannschaftswertung

stellen, der folgende Angaben enthalten muß:
— Name, Vorname, Geburtsdatum;
— Datum, Art und Ort des Wettkampfes;
— bestätigte Wettkampfleistung bzw. bestätigter Einsatz als Kampf- bzw. Schiedsrichter, Erfüllung der Vielseitigkeitsnorm.

Die Antragstellung erfolgt in der Regel durch die Leitungen der Sektionen und Vorstände der Grundorganisationen an die Kommissionen der Kreis-, Stadtbezirks- bzw. Stadtvorstände der GST. Diese bestätigen die Anträge bzw. leiten sie über die genannten Vorstände an die Bezirksvorstände der GST zur Bestätigung in den Kommissionen des Bezirkes weiter.

Anträge auf Einstufung in die „Meisterklasse" sind durch die Bezirksvorstände der GST an den Zentralvorstand der GST zur Bestätigung in den zentralen Kommissionen bzw. Präsidien einzureichen.

Bei besonderen Wettkampfhöhepunkten kann die Auszeichnung der Wehrsportler sofort erfolgen.

Erfolgt die Einstufung und Auszeichnung im Rahmen einer Wettkampfveranstaltung, vollzieht der Mannschaftsleiter die Antragstellung an die Wettkampfleitung.

Die Vorstände und verantwortlichen Abteilungen des Zentralvorstandes haben darauf Einfluß zu nehmen, daß die Auszeichnung in würdiger und erzieherisch wirksamer Form vorgenommen wird.

Die Auszeichnung wird durch die Aushändigung einer Urkunde vorgenommen. Diese berechtigt zum Tragen des Abzeichens der entsprechenden Leistungsklasse der Sportklassifizierung.

Günther Keye
Leiter der Abt. Modellsport im ZV der GST

Anmerkung der Redaktion:
Wir bitten alle Leser, in diesem Zusammenhang das auf Seite 7 dieser Ausgabe veröffentlichte mbh-Gespräch mit Günter Steinich, Stellv. Leiter der Abteilung Leistungssport im ZV der GST, zum Thema Sportklassifizierung der GST zu beachten!



Mitteilungen der Modellflugkommission beim ZV der GST

Drei neue Rekorde im Flugmodellsport

Am 02. Mai 1982 unternahm Hans-Joachim Schmidt (Bezirksorganisation Neubrandenburg) mit seinem Hubschraubermodell einen Rekordversuch. Er startete das Modell um 07.45 Uhr an der Fernverkehrsstraße F 104 westlich von Papendorf und steuerte es vom begleitenden Trabant-Kübel aus. Nach einer Flugzeit von 15:30 min landete er das Modell auf dem Moto-Cross-Gelände von Strasburg. Damit überbot Hans-Joachim Schmidt den von Kurt Kufner im Mai 1977 aufgestellten Streckenrekord von damals 3 km. Die Modellflugkommission bestätigte diesen Rekord in der Kategorie 36 — Streckenflug mit Hubschraubermodellen — mit der vermessenen Rekordstrecke von 9,6 km.

Den zweiten neuen Rekord stellte Manfred Matz (Bezirksorganisation Frankfurt/Oder) mit einem funkferngesteuerten Motorflugmodell am 09. Juni 1982 in der Kategorie 21 (gerade Strecke) auf. Sein Modell durchflog die 10,2 km lange Strecke Herzsprung–Joachimsthal. Manfred Matz nutzte ebenfalls einen Trabant-Kübel als fahrbaren Steuerstand.

Der dritte Rekord geht auf das Konto des Berliner Raketenmodellsportlers Olaf Götzmann, der am 23. Mai 1982 in Kreuzbruch mit seinem Raketenmodell der Klasse S6A (Flatterband-Dauerflugmodell, Kategorie 22) eine Flugzeit von 170 Sekunden erreichte.

Allen drei Flugmodellsportlern herzlichen Glückwunsch und weiterhin viel Erfolg in der gemeinsamen Arbeit!

Ergebnisse der 1. Schülermeisterschaft der DDR in der Klasse F2B-S am 15. 5. 1982 in Gera

Platz	Name	Punkte
1.	Suchi, Holger (K)	2208
2.	Lange, Roy (R)	2207
3.	Lieske, Torsten (Z)	2134
4.	Hapf, Roland (Z)	1954
5.	Heinke, Roni (R)	1903
6.	Eichler, Jörg (N)	1779
7.	Kothe, Rene (R)	1752
8.	Lehmann, Falk (Z)	1702
9.	Krug, Mario (Z)	1518
10.	Langer, Bernhard (R)	1379
11.	Rautenstrauch, Thomas (R)	1388
12.	Hartmann, Kai (R)	1238
13.	Langnickel, Thobias (R)	1081
14.	Plätz, Stefan (K)	1014
15.	Wunderlich, Uwe (N)	1081
16.	Zabel, Andreas (K)	885
17.	Ohrt, Kai-Uwe (N)	659
18.	Lange, Thomas (Z)	656
19.	Teubel, Stefan (Z)	519
20.	Winner, Olaf (N)	445
21.	Suchi, Andreas (K)	380
22.	Petermann, Lars (N)	266
23.	Schmidt, Jens (N)	174

Mannschaftswertung

Platz	Mannschaft	Punkte
1.	Cottbus I	5606
2.	Dresden II	4551
3.	Dresden I	4120
4.	Halle	3957
5.	Cottbus II	2695
6.	Gera I	2178
7.	Gera II	1370

Modellflug-Leistungsabzeichen

Silber-C

Nr.	Name	Ort
576	Lutz Benthin	Potsdam
577	Steffen Lutz	Erfurt
578	Jörgen Sturm	Erfurt
579	Frank Peter	Erfurt
580	Holdi Zimmermann	Dresden
581	Fred Reimann	Dresden
582	Jan Klinger	Dresden
583	Jörg Wiedemann	Erfurt
584	Peter Schöße	Neubrandenburg
585	Herbert Albrecht	K.-M.-Stadt
586	Holger Niebling	Erfurt
587	Klaus Kleinhempel	K.-M.-Stadt
588	Stefan Kessel	Suhl
589	Swen Hermsdorf	K.-M.-Stadt
590	Kai Hartmann	Dresden
591	Steffen Haase	Magdeburg
592	Jürgen Scharf	Dresden
593	Hanno Grzymislawska	Schwerih
594	Siegfried Schäfer	Dresden
595	Uwe Zieger	Dresden
596	Ralf Zieger	Dresden
597	Jürgen Goulbier	Potsdam
598	Steffen Mech	Potsdam
599	Eberhard Zöpfel	K.-M.-Stadt
600	Steffen Grochol	Halle
601	Oswald Rusche	Halle
602	Horst Kirchner	Halle
603	Matthias Schwarze	Gera
604	Sylvia Gehlert	Gera
605	Dr. Hans-Egon Jacob	Gera
606	Roland Beckert	Gera
607	Helmut Weber	Gera
608	Christina Fischer	Gera
609	Günther Grzymislawska	Schwerin
610	Wolfhard Türke	Dresden
611	Hartmut Haupt	Dresden
612	Thomas Weczerek	Dresden
613	Jörg Adler	Dresden
614	Hans-Jürgen Wolf	Cottbus

Gold-C

Nr.	Name	Ort
270	Kurt Lehmbruch	Magdeburg
271	Hans Thiele	K.-M.-Stadt
272	Jörg Bader	Leipzig
273	Harry Hiebsch	K.-M.-Stadt
274	Hans Langenhagen	Dresden
275	Gerhard Gottschlich	Gera
276	Edwin Heller	Gera
277	Manfred Matz	Frankfurt (Oder)
278	Dieter Schönlebe	Dresden
279	Klaus Kleinhempel	K.-M.-Stadt
280	Lothar Füssel	Berlin
281	Wolfgang Metzner	Dresden
282	Frank Wolf	Potsdam
283	Roland Kraske	Potsdam
284	Eberhard Zöpfel	K.-M.-Stadt
285	Frank-Michael Lauter	Cottbus
286	Dieter-Birzle	Halle

Gold C mit 1 Diamant

Nr.	Name	Ort
141	Helmut Wernicke	Potsdam
142	Dieter Schönlebe	Dresden
143	Klaus Kleinhempel	K.-M.-Stadt
144	Johann Irmscher	K.-M.-Stadt
145	Torsten Matz	Frankfurt (Oder)
146	Hanno Grzymislawska	Schwerin
147	Detlef Domaschke	Cottbus
148	Gerhard Kohn	Neubrandenburg
149	Frank Schönherr	Dresden
150	Steffen Baumann	Dresden
151	Herbert Philipp	Potsdam
152	Andreas Herbert	Dresden

Gold C mit 2 Diamanten

Nr.	Name	Ort
060	Kristian Töpfer	Dresden
061	Wolfgang Streit	Dresden
062	Norbert Radoy	Erfurt
063	Hanno Grzymislawska	Schwerin
064	Dieter Hofmann	K.-M.-Stadt
065	Reinhard Lindemann	Dresden
066	Ernst Herzog	Magdeburg
067	Rolf Bartonietz	Dresden

Gold C mit 3 Diamanten

Nr.	Name	Ort
041	Willi Menter	Magdeburg
042	Hans-Joachim Ente	Dresden
043	Hanno Grzymislawska	Schwerin
044	Ernst Herzog	Magdeburg



Mitteilungen des Präsidiu des Schiffsmodellsportklu der DDR

Ergebnisse der 8. Schülermeisterschaft der DDR im Schiffsmodellsport 1982

Klasse: E-XI (36 Starter)

Platz	Name	Punkte
1.	Kunz, Matthias S	100,00
2.	Ramlau, Peggy I	96,67
3.	Hannemann, Torsten H	96,67
4.	Wagner, Mirko E	86,67
5.	Fey, Thomas L	83,33
6.	Pflanz, Roger K	83,33
7.	Köhler, Andreas L	80,00
8.	Wernicke, Nicole D	73,33
9.	Paulsen, Ralf A	70,00
10.	Schneider, Hagen L	66,67
11.	Skibba, Lutz E	66,67
12.	Röling, Stefan N	63,33
	Schulze, Mario K	63,33
14.	Scholz, Ingo E	60,00
	Tanz, Steffen L	60,00



16.	Pankrath, Jens H	53,33
17.	Wicht, Bernhard H	50,00
18.	Schneider, Jana I	46,67
	Schumann, Heiko L	46,67
20.	Gode, Dirk B	43,33
	Hauenschild, Dirk E	43,33
22.	Berger, Mario D	30,00
	Gießmann, Andreas H	30,00

Klasse: E-T (35)

1.	Hauenschild, Dirk E	86,67
2.	Schneider Hagen L	86,67
3.	Skibba, Lutz E	73,33
4.	Gießmann, Andreas H	70,00
5.	Berger, Mario D	66,67
	Tanz, Steffen L	66,67
	Thill, Mario S	66,67
8.	Paulsen, Ralf A	60,00
	Schneider, Jana I	60,00
10.	Deutschland, Tino Z	53,33
11.	Jantsch, Uwe O	50,00
12.	Ramlau, Peggy I	46,67
13.	Kunze, Matthias K	43,33
	Wagner, Mirko E	43,33
15.	Kaiser, Steffen Z	40,00
	Köhler, Andreas L	40,00
17.	Hannemann, Torsten H.	36,67
	Kunz, Matthias S	36,67
	Schumann, Heiko L	36,67
20.	Fey, Thomas L	33,33
	Katzer, Tobias H	33,33
	Wernicke, Nicole D	33,33
23.	Best, Thomas B	30,00
	Gode, Dirk B	30,00
	Hube, Heiko E	30,00

Klasse: E-H (23)

1.	Diedrich, Uwe D	83,33
2.	Kirchner, Gerald I	70,00
3.	Ratz, Bernd A	70,00
4.	Ziegenbalg, Jörg D	60,00
5.	Hedenius, Helge H	56,67
6.	Seeger, Gerd I	53,33
7.	Grothe, Frank D	46,67
8.	Zachert, Torsten E	43,33
9.	Palme, Heike R	40,00
	Zoller, Andreas O	40,00

Klasse: E-XS (34)

1.	Neumann, Peter R	90,00
2.	Hedenius, Helge H	90,00
3.	Peschek, Bernd H	90,00
4.	Drößler, Ralf L	86,67
5.	Kohnert, Ralf H	80,00
	Philipp, Michael R	80,00
	Wettig, Hendrik L	80,00
	Zoller, Andreas O	80,00
9.	Ramlau, Ronny I	76,67
10.	Pankrath, Jens H	66,67
11.	Schmidt, Torsten C	63,33
12.	Kolbe, Andreas O	60,00
13.	Ratz, Bernd A	56,67
14.	Kunze, Thomas K	50,00
15.	Dunsch, Holger R	40,00

Klasse E-KS (24)

1.	Noetzel, Jens Z	93,33
2.	Kührt, Monika O	83,33
3.	Pflanz, Roger K	80,00
4.	Olthoff Karsten A	70,00
5.	Gläser, Gunnar T	63,33
	Kunze, Thomas K	63,33
	Stecker, Bernd B	63,33
	Stephan, Heiko L	63,33
9.	Conrad, Torsten L	60,00
10.	Schmitt, Nicolette S.	56,67
	Wettig, Hendrik L	56,67
12.	Zackert, Torsten	46,67
13.	Hohlfeld, Michael K	43,33
	Kirchner, Gerald A	43,33
	Ziegenbalg, Jörg D	43,33

Klasse: E-US (14)

1.	Schneider, Falk L	96,67
2.	Drößler, Ralf L	96,67
3.	Ramlau, Ronny I	93,33
4.	Conrad, Torsten L	93,33
5.	Stephan, Heiko L	80,00
6.	Andreä, Sven S	66,67
	Drescher, Michael S	66,67
8.	Steinhagen, Maik A	60,00
9.	Grothe, Frank D	50,00
10.	Bärnicke, Peter D	43,33
11.	Gessert, Thomas, E	40,00

Klasse: F2-AS (26)

1.	Wachsmuth, Steffen N	100
2.	Boldt, Thomas K	98
3.	Schneider, Jenny I	95
4.	Franke, Thomas Z	94
5.	Jeske, Uwe Z	93
6.	Fischer, Thomas N	91
7.	Baumgart, Sven R	89
	Pedswina, Norbert E	89
9.	Biek, Jürgen S	85
	Nietzold, Rene T	85
11.	Nowack, Thomas S	84
12.	Weber, Ralf L	83
13.	Rademacher, Thomas A	78
14.	Hoffmann, Michael O	76
	Meyer, Christoph N	76
16.	Richter, Maik S	75
17.	Mehr, Ralph I	74
18.	Ahlert, Maik H	73
19.	Lerch, Jens D	72
	Trams, Frank A	72
21.	Säglitz, Mike N	71
22.	Blochberger, Arndt N	70

Klasse F2-BS (14)

1.	Grudsinski, Steffen Z	100
2.	Klein, Thomas Z	95
3.	Puschmann, Heiko R	95
4.	Schneider, Jenny I	89
5.	Barth, Heiko R	86
6.	Weise, Sigurd K	85
7.	Biek, Jürgen S	84
8.	Jurke, Frank R	83
	Weber, Ralf L	83
10.	Herbke, Enrico Z	76
11.	Lerch, Jans D	75

Klasse: F3-VS (10)

1.	Boldt, Thomas K	121,2
2.	Muschter, Jörg R	121,0
3.	Seelke, Jens I	111,8
4.	Grodde, Andre S	108,4
5.	Mai, Uwe D	106,2
6.	Baumgärtner, Andre S	101,6

Klasse: F3-ES (11)

1.	Müller, Ralf K	118,8
2.	Thiet, Frauke, B	114,8
3.	Ahlert, Maik H	114,0
4.	Unze, Doreen D	113,4
5.	Franke, Thomas Z	109,4
6.	Schneider, Jörg I	107,0
7.	Kirchner, Steffen B	104,6
8.	Reinicke, Hagen K	102,0
9.	Podswins, Norbert E	100,4
10.	Nowak, Thomas E	87,2

Klasse: FSR-3.5S (15)

1.	Mai, Uwe D	18
2.	Grudsinski, Steffen Z	16
3.	Friesen, Ulf K	15
4.	Seelke, Jens I	14
5.	Knoblauch, Thomas N	12
6.	Muschter, Jörg R	10
7.	Oschütz, Uwe N	8
8.	Kowalkowski, Mike I	7

Klasse: FSR-2,5LS (11)

1.	Jeske, Uwe Z	13
2.	Thiet, Frauke B	13
3.	Flegel, Steffen S	10
4.	Kennigk, Raik A	8
5.	Trams, Frank A	8
6.	Reinicke, Marcus K	5

Klasse: FSR-ES (7)
Außerhalb der offiziellen Wertung

1.	Unze, Doreen D	3
2.	Pedswina, Norbert E	3
3.	Reinicke, Hagen K	3

Klasse: D-FI

1.	Müller, Steffen O	81,2
2.	Schneider, Sven E	78,1
3.	Benz, Toralf D	71,9
4.	Dahl, Holger A	71,9
5.	Mielke, Thomas A	56,2
6.	Mandok, Silvio T	50,0
7.	Engel, Michael A	43,8
	Niklas, Heiko T	43,8
9.	Jakobs, Michael C	15,6

Klasse: D-F (Endläufe)

1.	Zschachlitz, Uwe L	93,8
2.	Schmidt, Pia O	68,8
3.	Manthe, Dirk C	62,5
4.	Bunke, Ralf D	50,0
	Dinse, Andre C	50,0
	Jaenicke, Olaf O	50,0
7.	Böhme, Heiko T	43,8
8.	Thoß, Jacques I	37,5
9.	Nordt, Andre H	31,2

Klasse: F5-FS (Endläufe)

1.	Schneider, Sven E	6,0
2.	Hockauf, Maik E	18,4
3.	Karnführ, Heiko H	21,7
4.	Dahms, Norbert I	28,4
5.	Bunke, Ralf D	29,4
6.	Nordt, Andre H	40,7
7.	Benz, Toralf D	44,1
8.	Thoß, Jacques I	51,4

Bezirkswertung:

1.	Erfurt	494
2.	Magdeburg	380
3.	Frankfurt	375
4.	Berlin	345
5.	Potsdam	294
6.	Leipzig	288
7.	Halle	285
8.	Suhl	271
9.	Cottbus	260
10.	Dresden	212
11.	Rostock	192
12.	Schwerin	182
13.	Gera	145
14.	Karl-Marx-Stadt	105
15.	Neubrandenburg	88

Herausgeber
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse
Leiter: Dr. Malte Kerber.
„modellbau heute" erscheint im Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), Berlin
Lizenz-Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

Sitz des Verlages und Anschrift der Redaktion
1055 Berlin, Storkower Str. 158
(S-Bahnhof Leninallee)
Tel. 4 30 06 18

Redaktion
Günter Kämpfe (Chefredakteur),
Manfred Geraschewski (Flugmodellsport, Querschnittsthematik)
Bruno Wohltmann (Schiffs- und Automodellsport),
Renate Heil (Redaktionelle Mitarbeiterin)

Typografie: Carla Mann

Redaktionsbeirat
Gerhard Böhme (Leipzig)
Joachim Damm (Leipzig)
Dieter Ducklauß (Frankfurt/O.)
Heinz Friedrich (Lauchhammer)
Günther Keye (Berlin)
Joachim Lucius (Berlin)
Udo Schneider (Berlin)

Druck
Gesamtherstellung: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Postverlagsort: Berlin
Printed in GDR

Erscheinungsweise und Preis
„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen
Artikel-Nr. (EDV) 64615

Bezugsmöglichkeiten
In der DDR über die Deutsche Post. Außerhalb der DDR in den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebs-Ämter, in allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, Postfach 160

Leserfoto-Wettbewerb

Mein Modell

Der GST-Modellbauer Joachim Damm aus Leipzig baut seit vielen Jahren sowjetische Kampftechnik im Modell nach. Hier stellen wir eine kleine Auswahl seiner Modelle vor, die er sehr wirkungsvoll fotografierte.



Luftlande-SFL ASU-57



SPW BTR-50

Schwimmwagen K-61





122-mm-Haubitze

Kettenzugmittel



Kettenzugmittel AT-S



Index 32586
ISSN 0323-312X

Juli

Mo		5	12	19	26
Di		6	13	20	27
Mi		7	14	21	28
Do	1	8	15	22	29
Fr	2	9	16	23	30
Sa	3	10	17	24	31
So	**4**	**11**	**18**	**25**	

August

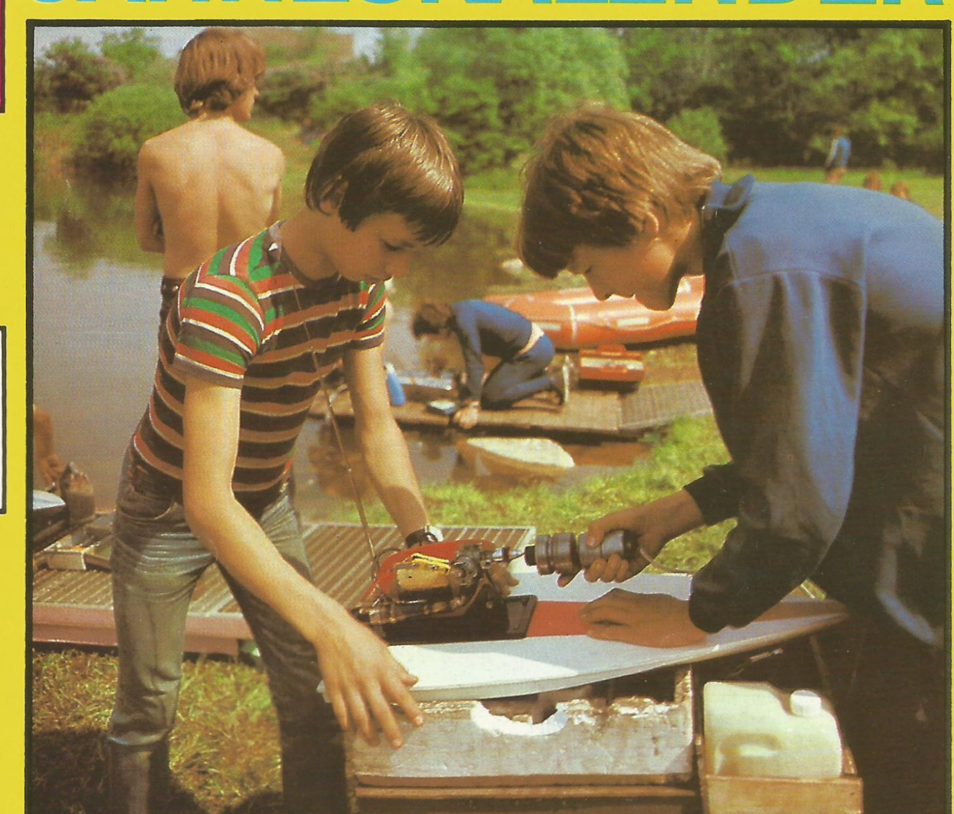
Mo		2	9	16	23	30
Di		3	10	17	24	31
Mi		4	11	18	25	
Do		5	12	19	26	
Fr		6	13	20	27	
Sa		7	14	21	28	
So	**1**	**8**	**15**	**22**	**29**	

September

Mo		6	13	20	27
Di		7	14	21	28
Mi	1	8	15	22	29
Do	2	9	16	23	30
Fr	3	10	17	24	
Sa	4	11	18	25	
So	**5**	**12**	**19**	**26**	

modell bau heute

JAHRESKALENDER



1982

Oktober

Mo		4	11	18	25
Di		5	12	19	26
Mi		6	13	20	27
Do		**7**	14	21	28
Fr	1	8	15	22	29
Sa	2	9	16	23	30
So	**3**	**10**	**17**	**24**	**31**

November

Mo	1	8	15	22	29
Di	2	9	16	23	30
Mi	3	10	17	24	
Do	4	11	18	25	
Fr	5	12	19	26	
Sa	6	13	20	27	
So	**7**	**14**	**21**	**28**	

Dezember

Mo		6	13	20	27
Di		7	14	21	28
Mi	1	8	15	22	29
Do	2	9	16	23	30
Fr	3	10	17	24	31
Sa	4	11	18	**25**	
So	**5**	**12**	**19**	**26**	